

ANALISIS PROGRAMATICO INSTITUCIONAL CAMINOS Y PUENTES FEDERALES DE INGRESOS Y SERVICIOS CONEXOS

I. ESTRATEGIA PROGRAMATICA INSTITUCIONAL

Consecuente con las directrices establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000, en los Programas de Modernización de la Administración Pública y de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000, en la Misión Institucional y en el Programa Estratégico CAPUFE 1995-2000, en línea con sus objetivos de creación, durante el año 2000 la estrategia de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE) se centró en administrar, operar, conservar, rehabilitar, expandir, modernizar y construir la infraestructura de caminos y puentes de peaje de altas especificaciones, para facilitar el desplazamiento de personas y bienes con seguridad, rapidez y economía, a través de la prestación de servicios de calidad, buscando la satisfacción de sus clientes y usuarios e incorporando la tecnología de punta. En estricta observancia a las líneas de acción establecidas en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio 2000, a continuación se presentan los principales resultados alcanzados producto de su instrumentación.

II. PRINCIPALES RESULTADOS

Durante el año 2000 CAPUFE operó una infraestructura propia conformada por 13 autopistas, con una longitud total de 1 226.4 kilómetros y 29 puentes, de los cuales 12 son internacionales. En paralelo operó por contrato 3 488.3 kilómetros de autopistas y diez puentes, incluidos 3 085.8 kilómetros de la red del Fideicomiso de Apoyo al Rescate de Autopistas Concesionadas (FARAC) y cuatro puentes. Adicionalmente, continuó administrando su inversión financiera en una obra concesionada con una longitud total de 35.8 kilómetros. En su conjunto, este quehacer operativo se tradujo en una presencia institucional equivalente al 83 por ciento de la red nacional de autopistas de altas especificaciones, en 52 autopistas con una longitud total de 5 178.5^{1/} kilómetros y 39 puentes.

El tránsito en la red operada por CAPUFE registró un incremento respecto al volumen alcanzado en el mismo periodo de 1999 equivalente al 9.8 por ciento que posibilitó la movilización de 1 656.5 millones de pasajeros y 847.2 millones de toneladas de carga. Los tramos que conforman la red propia de CAPUFE observaron un aumento equivalente al 6.0 por ciento al registrar el desplazamiento de 102.0 millones de vehículos en caminos, 59.8 millones de vehículos en puentes y 19.2 millones de peatones; en tanto que en la red contratada operada por cuenta de terceros el aumento fue del 6.6 por ciento (53.9 millones de vehículos en caminos, 11.0 millones de vehículos en puentes y 393 mil peatones) y en la red FARAC el crecimiento del tránsito resultó del 19.1 por ciento respecto a su correlativo del año anterior al haberse proporcionado servicio de paso a 94.6 millones de vehículos en los caminos y 6.1 millones de vehículos en los puentes.

La estrategia adoptada durante el ejercicio en comento para mantener constantes las tarifas en términos reales, de conformidad con los lineamientos emitidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), se tradujo en la aplicación a partir del 12 de enero del año 2000, de un ajuste tarifario del 10.0 por ciento como promedio ponderado que supuso en lo básico incrementos del 9.9 por ciento en los caminos y 9.6 por ciento en los puentes nacionales que conforman la red propia de CAPUFE; política que contribuyó al mejoramiento en el comportamiento de la demanda, ya que el tránsito acumulado en el año resultó mayor en un 6.0 por ciento a 1999.

Durante el año 2000 los ingresos por peaje -a flujo de efectivo- ascendieron a 12 460.9 millones en la red operada por la Institución; de ellos, 5 674.0 millones se captaron en la red propia de CAPUFE; 1 911.4 millones en la red contratada y 4 875.5 millones en la red FARAC, que equivalen a incrementos del 21.2, 18.6 y 26.7 por ciento, respectivamente con relación a 1999.

^{1/} Incluye 428 kilómetros en construcción y/o proyecto y 35.8 kilómetros en donde el Organismo participa con inversión financiera.

Respecto al Sistema de Identificación Automática Vehicular (IAVE) durante el año 2000, las operaciones mediante este sistema continuaron con una tendencia creciente, superando los pronósticos establecidos tanto en el rubro de transportistas, como en el de usuarios particulares, ya que el 27.5 por ciento de los ingresos en la red propia y contratada (sin incluir la red FARAC) y el 10.8 por ciento de los aforos se operan a través de este mecanismo. Durante el periodo que se informa se suscribieron 404 convenios con empresas transportistas que, acumulados a los vigentes hasta 1999, alcanzan un total de 2 022 convenios en vigor y agrupan a 58 003 tarjetas activas de las empresas en operación.

En el caso de inversión financiera, durante el periodo que se informa este Organismo aportó 181 960.2 miles de pesos al Fideicomiso de la carretera Acatzingo-Ciudad Mendoza.

En lo que se refiere a los convenios de colaboración con Gobiernos Estatales y Municipales, durante el año 2000 el Organismo continuó brindando apoyo a diversos Ayuntamientos y grupos sociales, producto de lo cual se signaron dos convenios de colaboración con el Gobierno del estado de Puebla y su Municipio, para la construcción de los distribuidores viales de Santa Ana Chiautempan y Carmen Serdán en la autopista México-Puebla; el primero de ellos, comprende una inversión de 30 millones y los recursos provienen de aportaciones igualitarias tripartitas; en el segundo caso, la inversión es de 90 millones y el Gobierno del Estado y el Municipio participan con el 25 por ciento cada uno, y el resto lo aporta CAPUFE.

En materia de Obra Pública, se rehabilitaron 112.6 kilómetros de pavimentos, lo que representó haber alcanzado un cumplimiento del 100 por ciento de la meta programada acumulada. Se construyeron 57 kilómetros de terceros carriles, lográndose un cumplimiento del 83.8 por ciento con respecto a la meta física modificada; variación (16.2 por ciento) que fundamentalmente se atribuye al incumplimiento por parte de las empresas contratadas en los compromisos concertados en las autopistas México-Querétaro y México-Puebla. Cabe destacar que respecto a la meta original de 40.0 kilómetros y con una meta alcanzada de 57.0 kilómetros se logró, un porcentaje de cumplimiento del 142.5 por ciento.

Por lo que se refiere al programa de modernización y ampliación de carreteras, se concluyó la construcción de los entronques Coyotepec, Jorobas, Tepeji, Corrales y Calpulalpan, localizados en los kilómetros 49.9, 56.2, 68.3, 83.7 y 106.9, respectivamente, de la autopista México-Querétaro y del entronque Tepeaca ubicado en el kilómetro 155.8 de la autopista Puebla-Acatzingo. En la autopista México-Puebla se llevó a cabo la sustitución de la estructura existente, la construcción de las vialidades de liga del paso inferior vehicular ubicado en el kilómetro 63.8 y se inició la construcción de los distribuidores viales de Santa Ana Chiautempan y Carmen Serdán.

En materia de puentes, se realizó la conservación de 28 puentes de cuota, pertenecientes al Organismo. Se iniciaron los trabajos de reparación y reforzamiento de la superestructura y torres de izaje del tramo principal del puente Coatzacoalcos, la protección anticorrosiva del tramo metálico del puente Tampico y se dio continuidad a los trabajos de ampliación del puente Grijalva, mediante la construcción de un segundo cuerpo. Se construyeron seis pasos inferiores peatonales: dos de ellos localizados en los kilómetros 0.05 y 6.5 de los accesos al puente Culiacán y los cuatro restantes en los kilómetros 58.4, 61.1, 69.4 y 102.0 de la autopista México-Querétaro.

En cuanto a la red denominada Fideicomiso de Apoyo al Rescate de Autopistas Concesionadas (FARAC), se recibieron 1 571.1 millones de pesos -a flujo de efectivo- del Fiduciario Banobras para la operación de enero a diciembre del año 2000; de ellos, 693.5 millones, se ejercieron para realizar el mantenimiento mayor de autopistas, libramientos y puentes; 358.9 millones para ejecutar la conservación preventiva (mantenimiento menor por administración directa) y 518.7 millones se aplicaron en gastos de operación, administración y contraprestación. Como parte de las acciones emprendidas para el mejoramiento de la operación y administración de los tramos rescatados, se adquirieron 37 grúas para brindar el servicio de auxilio mecánico a los usuarios. Asimismo, en la autopista Cuernavaca-Acapulco se instalaron nuevas torres de auxilio vial, en virtud de que las existentes no funcionaban.

En paralelo, y con el propósito de incrementar el aforo y el ingreso de las autopistas y puentes de la red, CAPUFE celebró convenios con la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasajeros (CANAPAT) y la

Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR), mediante el cual los miembros de ambas cámaras hacen uso del sistema de telepeaje IAVE. Entre las cláusulas del convenio se encuentra la aportación que realizan los usuarios de 1.0 peso por cada cruce vehicular para destinarlo al mantenimiento del sistema, así como para equipar los tramos que no cuentan con el sistema de telepeaje. Al principio del año 2000, solo contaban con el sistema IAVE los tramos Cuernavaca-Acapulco, Córdoba-Veracruz, La Tinaja-Cosoleacaque y Guadalajara-Zapotlanejo y al mes de noviembre con la aportación de la CANAPAT se equipó el 100.0 por ciento de los tramos y puentes de la red FARAC.

En materia de seguridad se implementaron diversas acciones preventivas para la disminución de los puntos-tramo de alta frecuencia de siniestralidad, entre las que destacan el reforzamiento de señalamientos preventivos en tramos conflictivos; el mejoramiento de la superficie de rodamiento y la colocación de dispositivos de seguridad en caminos. Al mes de diciembre de 2000, el índice de accidentes por millón de vehículos por kilómetro recorrido (MVKR) se ubicó en 1.128, cifra superior en 3.45 por ciento con respecto al año de 1999; registrándose en la Red Propia, una disminución de 0.29 por ciento en el índice de Acc./MVKR y en la red contratada -sin incluir la red FARAC- un incremento de 11.98 por ciento respecto a 1999.

Por lo que hace al Programa de Modernización Institucional y con el propósito de dar continuidad al Proyecto Modernización del Nuevo Sistema de Peaje, CAPUFE suscribió un Convenio Modificadorio con la empresa Alstom Enterprise, S.A., para redimensionar el referido proyecto y diferir el plazo de ejecución del contrato celebrado. En los términos del citado Convenio se establece el compromiso de ejecutar trabajos de equipamiento de peaje, videoliquidación, informática, módulos de cabinas, mobiliario y obra civil y eléctrica en 29 plazas de cobro, en un plazo de ejecución de 16 meses. Mediante la suscripción de este Convenio se habrán de regularizar las evoluciones y nuevas aplicaciones pactadas, al tiempo de garantizar la oportuna transferencia de tecnología.

Con relación al Plan Director del Sistema de Información, durante el periodo que se informa se realizaron mejoras y adecuaciones a los sistemas de contabilidad general, control presupuestal, seguridad, replicación, datos comunes y a las bases de datos de acuerdo a las necesidades de los usuarios. En cuanto a los sistemas administrativos, específicamente el relacionado con terceros, una vez concluido su desarrollo, se están realizando las pruebas integrales de los módulos con el área usuaria. Finalmente, se concluyó la metodología y el plan estratégico para llevar a cabo la transferencia de tecnología del nuevo sistema de peaje.

En el marco del Programa de Modernización de la Administración Pública 1995-2000, durante el año 2000 se dio atención a las actividades finales vinculadas con las 17 acciones comprometidas por este Descentralizado y se practicó a esta Entidad la última evaluación correspondiente al periodo enero-julio de 2000, cuyos resultados -de conformidad con las etapas metodológicas y los requerimientos establecidos para tal efecto por la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo (SECODAM)- indicaron que de las acciones concertadas entre 1996 y julio del año 2000, CAPUFE alcanzó un avance global del 99 por ciento, que lo confirmó como una de las Instituciones con mejores resultados en el proceso de instrumentación del citado Programa.

Respecto a las actividades de capacitación y con base a lo establecido en el Programa Institucional de Capacitación para el año 2000, se ejecutaron 1 677 acciones que beneficiaron a 15 617 participantes, superando las metas establecidas en un 34 y un 14 por ciento, respectivamente.

II.1 Indicadores de gestión

Consecuente con la responsabilidad institucional de conformar un paquete analítico de indicadores de gestión y seguimiento integrado por 40 indicadores de desempeño que fueron reportados a la SECODAM, se integró un conjunto de Indicadores de Gestión Financieros, administrativos, operativos y presupuestales correspondientes al periodo enero-diciembre de 2000, cuyo comportamiento sustenta los siguientes comentarios:

Financieros.- El margen operacional se ubica en 58.6 por ciento, por abajo del límite inferior del rango establecido en 63.0 por ciento, como resultado de un crecimiento relativamente mayor en los gastos que en los ingresos durante el periodo enero-diciembre del año 2000 y con una variación positiva de 0.2 por ciento respecto del margen correspondiente al año de 1999 (58.4 por ciento). Por otro lado, el rendimiento neto de 31.4 por ciento al final del periodo de análisis, refleja una diferencia mínima respecto del resultado obtenido en el ejercicio 1999, el cual fue equivalente a 31.7 por ciento.

Administrativos.- El indicador de vehículos fuera de servicio a diciembre del año 2000 se ubica en 11.2 por ciento, lo cual muestra una ligera mejoría si se compara con su similar de 1999 de 11.8 por ciento. Al mismo tiempo, como resultado de la reasignación de vehículos realizada en los meses de marzo, abril y mayo, la proporción de vehículos en áreas administrativas respecto de las operativas, mejoró al pasar del 33.6 por ciento en 1999 a 25.7 por ciento en el año 2000.

Operación y de Servicios.- Los indicadores correspondientes al tránsito vehicular total, revelan una mínima variación relativa de 2.7 por ciento entre el tránsito real (161.8 millones) y el programado (157.6 millones reportado en el PEF).

La variación de 8.7 por ciento en el tránsito vehicular en caminos de la red propia durante el periodo enero-diciembre de 2000 respecto al año anterior, muestra un crecimiento por encima del correspondiente al periodo 1998-1999 el cual resultó de 6.8 por ciento. En el caso de puentes nacionales, el crecimiento es de 8.2 por ciento contra 2.7 por ciento para los mismos periodos considerados en caminos. Es importante señalar, la disminución de tránsito vehicular en los puentes internacionales, de 29.3 millones en 1999 a 28.0 millones en el 2000, como resultado de la competencia de los puentes de la red contratada: Ignacio Zaragoza en Tamaulipas, Piedras Negras II en Coahuila, y la concesión privada del puente Laredo III en Tamaulipas.

Programático-Presupuestales.- La proyección de ingresos diversos para el año 2000, considera la entrega de disponibilidades a la TESOFE a partir de diciembre de 1999, misma que se postergó hasta el mes de marzo del 2000. Esta situación se aprovechó para invertir y obtener ingresos adicionales a los estimados y consecuentemente ingresos totales mayores.

La diferencia entre la proyección de ingresos totales por tránsito vehicular estimada en 5 582.1 millones de pesos y el ingreso efectivo equivalente a 5 673.9 millones al final del periodo enero-diciembre, resulta poco significativa, con una variación nominal de 1.6 por ciento.

La variación relativa en los ingresos reales por tránsito vehicular de un año a otro, reflejan para puentes nacionales mejores resultados en el año 2000 respecto de 1999 (19.4 por ciento contra 13.4 por ciento); una ligera diferencia en caminos (19.5 por ciento contra 21.4 por ciento) y para el caso de puentes internacionales una disminución significativa (5.7 por ciento contra 24.6 por ciento) por las razones de competencia ya señaladas.

El gasto corriente ejercido fue de 2 612 756.8 miles de pesos, durante el periodo enero-diciembre, presenta una variaciones del 52.0 por ciento respecto de los 1 719 300.0 miles de pesos del presupuesto original autorizado, y del 43.1 por ciento comparado con los 1 832 983.3 miles de pesos ejercidos en 1999, como consecuencia de haber adquirido los derechos del tramo Palmillas-Querétaro. El gasto de bienes muebles e inmuebles muestra un rezago de 52.9 por ciento con respecto al presupuesto original, en el caso de obra pública el gasto ejercido a finales del periodo se ubica en un 5.0 por ciento por arriba de lo presupuestado.

III. EXPLICACIONES A LAS VARIACIONES PROGRAMATICAS

1. Estructura y Orientación del Gasto

Durante 2000, el presupuesto ejercido por Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE) ascendió a 3 444 249.5 miles de pesos, recursos superiores en 24.2 por ciento y 670 549.5 miles de pesos a la asignación original aprobada por la H. Cámara de Diputados de

2 773 700.0 miles de pesos. El total del presupuesto se ejerció a través del Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes, para llevar a cabo las acciones de operar, conservar y administrar los caminos y puentes federales de cuota, realizar aportaciones financieras a proyectos carreteros concesionados, construir puentes vehiculares y peatonales, ampliar a terceros carriles en carreteras para incrementar los niveles de seguridad, rapidez, comodidad y calidad en el servicio. Este comportamiento es resultado principalmente de la ampliación autorizada a este Organismo para cubrir los derechos de uso y explotación de la carretera Palmillas-Querétaro, por orden del Gobierno Federal.

Los montos erogados se conformaron por 2 988 699.4 miles de pesos de recursos propios, los cuales fueron superiores en 214 999.4 miles de pesos, y en 7.8 por ciento a la asignación original; y por 455 550.1 miles de pesos de transferencias del Gobierno Federal, los cuales fueron transferidos como ampliación líquida al presupuesto para adquirir los derechos de uso, explotación y operación del tramo Palmillas-Querétaro.

En incremento del presupuesto total ejercido respecto al presupuesto original por 670 549.5 miles de pesos, los recursos propios contribuyeron con el 32.0 por ciento de la variación, en tanto que las transferencias contribuyeron con el 68.0 por ciento restante.

De acuerdo a su clasificación económica, del total del presupuesto programático devengado por CAPUFE el 75.9 por ciento fue de gasto corriente, equivalente a 2 612 756.8 miles de pesos, monto mayor en 52.0 por ciento y 893 456.8 miles de pesos al presupuesto original de 1 719 300.0 miles de pesos. Dicha variación se explica por los mayores recursos erogados en el capítulo de servicios generales cuya variación fue 184.0 por ciento y de 889 827.0 miles de pesos; el financiamiento total de este renglón se realizó con el 13.2 por ciento de transferencias del Gobierno Federal, equivalente a 455 550.1 miles de pesos, por concepto de restitución de los gastos realizados en la red México-Cuernavaca, los cuales fueron destinados para cubrir los derechos de uso y explotación de la Carretera Palmillas-Querétaro conforme a instrucciones del Gobierno Federal y el 86.8 por ciento con recursos propios, equivalente a 2 157 206.7 miles de pesos.

En el rubro de Servicios Personales, se ejercieron 1 029 030.5 miles de pesos, cifra inferior en 5 469.5 miles de pesos con respecto al presupuesto original de 1 034 500.0 miles de pesos, equivalente a una disminución del 0.5 por ciento, debido básicamente a que el presupuesto consideró el pago del estímulo de productividad y eficiencia para las categorías de Jefes de Departamento, el cual no fue autorizado por la Unidad de Servicio Civil de la SHCP, esta situación originó una economía. Adicionalmente se cubrió el pago de 150.00 pesos a cada empleado, autorizado por la SHCP, para el concepto de desarrollo y capacitación, así como la nómina del personal del tramo Palmillas-Querétaro no considerados en el presupuesto original, cuyas ampliaciones fueron autorizadas con oficio 340.A.-2557 del 27 de noviembre de 2000.

Por concepto de materiales y suministros se erogaron 210 299.3 miles de pesos, cantidad superior en 9 099.3 miles de pesos con relación al presupuesto original de 201 200.0 miles de pesos, equivalente a un incremento del 4.5 por ciento, ya que fue necesario asignar recursos adicionales por 44 933.1 miles de pesos, para la adquisición de materias primas, con el propósito de que el Conexo Industrial produjera los bienes necesarios para satisfacer los requerimientos de autoconsumo de pinturas y emulsiones para la conservación y mantenimiento de la red carretera, así como para la venta a terceros, así como 5 800.0 para la operación y conservación del tramo Palmillas-Querétaro, y 1 000.0 para Tecate-La Rumorosa para los mismos conceptos, en virtud de que la ampliación presupuestal fue obtenida hasta el mes de septiembre con oficio 113-2524, ya no fue posible que el Conexo Industrial alcanzara la meta de producción estimada, por lo que aunado a las economías derivadas de la aplicación del programa de ahorro, especialmente en las partidas de material de oficina y otras, para las áreas administrativas; lo que permitió transferir de este capítulo al de Servicios Generales 30 000.0 miles de pesos, para apoyo en la liquidación de los derechos de usos y explotación de la Carretera Palmillas-Querétaro, arrojando un presupuesto modificado de 222 933.1 miles de pesos, que comparados con los 210 299.3 miles de pesos devengados se obtuvo un subejercicio del 5.7 por ciento, derivado a medidas de racionalidad.

Con el presupuesto ejercido fue posible adquirir los materiales propios para la conservación, operación y administración de 2 083 Kms. de carreteras, 29 puentes y 15 zonas administrativas regionales y una Central; así como el Conexo Industrial, habiendo proporcionado servicios a 102 037 vehículos en carreteras; a 31 821 en puentes nacionales; 28 009 en puentes internacionales, entre otros.

En servicios generales se devengaron 1 373 427.0 miles de pesos, monto superior en 889 827.0 miles de pesos con respecto al presupuesto original de 483 600.0 miles de pesos, repercutiendo principalmente el registro por la adquisición de derechos de uso, explotación y conservación del tramo concesionado Palmillas-Querétaro, por 757 600.0 miles de pesos, a la entidad, en cumplimiento de las recomendaciones de la Comisión Intersecretarial de Gasto Financiamiento en acuerdos 99-XLVIII-6 y 00-XV-3 de fechas 8 de diciembre de 1999 y 17 de mayo de 2000, para lo cual la SHCP en oficio 340.A-2557 de fecha 27 de noviembre de 2000, autorizó la ampliación presupuestal correspondiente con cargo a los ingresos excedentes dictaminados por la Dirección General de Política de Precios, Tarifas, Derechos y Aprovechamiento, economías que la entidad reportó y el pago que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) realizó a través del capítulo 4000 Ayudas, subsidios y transferencias por concepto de recuperación de los gastos que CAPUFE aplicó en la Red México-Cuernavaca, así como 30 000.0 miles de pesos, provenientes del capítulo 2000 materiales y suministros derivado a economías por las medidas de racionalidad.

El gasto de capital participó con el 24.1 por ciento del total ejercido, al ascender a 831 492.7 miles de pesos, representando una disminución del 21.1 por ciento y 222 907.3 miles de pesos, respecto al presupuesto autorizado original de 1 054 400.0 miles de pesos, lo cual se deriva del decremento de 52.9 por ciento registrado en el rubro de bienes muebles e inmuebles. Lo anterior derivado, entre otros, a la disminución realizada al presupuesto original por 49 714.0 miles de pesos, autorizada por la SHCP mediante Oficio No. 340.A.-2557 de fecha noviembre 27 de 2000. Dicho ajuste se transfirió al gasto corriente para apoyar la adquisición de los derechos de uso, explotación y conservación del tramo Palmillas-Querétaro.

La erogación en obra pública significó el 52.0 por ciento del gasto de capital, al devengarse 432 600.4 miles de pesos, es decir, 105.0 por ciento de la asignación original por 412 000.0 miles de pesos. El incremento entre el presupuesto ejercido y el autorizado original es consecuencia a la modificación en metas que fue necesario presentar, derivado a una serie de prioridades que originó el sustituir obras por otras de mayor demanda, como son la construcción de seis puentes en lugar de los tres programados, así como la construcción de 57 kilómetros de terceros carriles en lugar de los 40 programados. Los recursos se aplicaron principalmente en la construcción de terceros carriles, reconstrucción de carreteras, construcción de puentes peatonales y vehiculares y la conservación de caminos y puentes de cuota.

El gasto ejercido en el capítulo de bienes muebles e inmuebles, representó el 26.1 por ciento del gasto de capital, cuyo monto ascendió a 216 932.1 miles de pesos, cantidad inferior en 243 467.9 miles de pesos 52.9 por ciento del presupuesto original de 460 400.0 miles de pesos, la desviación deriva del traspaso que por 205 400.0 miles de pesos se realizó del presupuesto original autorizado para el proyecto de modernización del Sistema de Peaje al capítulo de Obra Pública, como consecuencia del redimensionamiento de ese proyecto. Asimismo no fue posible realizar los pagos programados por concepto de derecho de vía, toda vez que el Fondo Nacional de Fomento Ejidal no liberó los dictámenes correspondientes

El gasto del capítulo de Inversión financiera representó el 21.9 por ciento del gasto de capital, cuyo monto ascendió a 181 960.2 miles de pesos, cantidad inferior en 39.8 miles de pesos al presupuesto original de 182 000.0 miles de pesos, habiéndose realizado las aportaciones programadas al Fideicomiso 1637 del tramo Acatzingo-Esperanza-Cd. Mendoza en cumplimiento de los compromisos pactados en el Convenio de Adhesión al contrato de Fideicomiso, correspondiente a la aportación de 560 000.0 miles de pesos a precios de septiembre de 1993 para construcción del Cuerpo "A" de la mencionada carretera.

Clasificación Administrativa de Gasto Programable Devengado de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, 2000
(Miles de pesos con un decimal)

Categoría	Descripción	Presupuesto						Variación absoluta (Ejer./Orig.)			Variación porcentual (Ejer./Orig.)			Estructura Porcentual	
		Original	Ejercido	Corriente		Capital		Total	Corriente	Capital	Total	Corr.	Capit.	Orig.	Ejerc.
				Original	Ejercido	Original	Ejercido								
	TOTAL	2 773 700.0	3 444 249.5	1 719 300.0	2 612 756.8	1 054 400.0	831 492.7	670 549.5	893 456.8	-222 907.3	24.2	52.0	-21.1	100.0	100.0
	Recursos Propios	2 773 700.0	2 988 699.4	1 719 300.0	2 157 206.7	1 054 400.0	831 492.7	214 999.4	437 906.7	-222 907.3	7.8	25.5	-21.1	100.0	86.8
	Subsidios y transferencias		455 550.1		455 550.1			455 550.1	455 550.1						13.2
PS	PE	POR PROGRAMA													
		Programa de desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes													
21		2 773 700.0	3 444 249.5	1 719 300.0	2 612 756.8	1 054 400.0	831 492.7	670 549.5	893 456.8	-222 907.3	24.2	52.0	-21.1	100.0	100.0
		2 773 700.0	2 988 699.4	1 719 300.0	2 157 206.7	1 054 400.0	831 492.7	214 999.4	437 906.7	-222 907.3	7.8	25.5	-21.1	100.0	86.8
			455 550.1		455 550.1			455 550.1	455 550.1						13.2
F	SF	POR FUNCION/SUBFUNCION													
16		2 773 700.0	3 444 249.5	1 719 300.0	2 612 756.8	1 054 400.0	831 492.7	670 549.5	893 456.8	-222 907.3	24.2	52.0	-21.1	100.0	100.0
		2 773 700.0	2 988 699.4	1 719 300.0	2 157 206.7	1 054 400.0	831 492.7	214 999.4	437 906.7	-222 907.3	7.8	25.5	-21.1	100.0	86.8
			455 550.1		455 550.1			455 550.1	455 550.1						13.2
	01	2 773 700.0	3 444 249.5	1 719 300.0	2 612 756.8	1 054 400.0	831 492.7	670 549.5	893 456.8	-222 907.3	24.2	52.0	-21.1	100.0	100.0
		2 773 700.0	2 988 699.4	1 719 300.0	2 157 206.7	1 054 400.0	831 492.7	214 999.4	437 906.7	-222 907.3	7.8	25.5	-21.1	100.0	86.8
			455 550.1		455 550.1			455 550.1	455 550.1						13.2

Fuente: CAPUFE

El total de los recursos ejercidos por CAPUFE se destinó a cubrir el gasto programable de la función 16 Comunicaciones y Transportes, misma que determinó el ámbito de las actividades del organismo.

El ejercicio de los recursos por 3 444 249.5 miles de pesos en la Función 16 Comunicaciones y Transportes fue superior en 670 549.5 miles de pesos, y en 24.2 por ciento con respecto al presupuesto original de 2 773 700.0 miles de pesos.

De manera general, se puede concluir que la política de gasto público de CAPUFE, otorgó prioridad a los proyectos de operación de la red carretera, modernización del sistema de peaje, a la reconstrucción de carreteras, y a la construcción de puentes.

2. Análisis de las Variaciones Programáticas

FUNCION: 16 Comunicaciones y Transportes

Esta función se orienta a prestar servicios de comunicaciones, por lo que a CAPUFE le corresponde administrar y explotar caminos y puentes federales de cuota, llevar a cabo la conservación, reconstrucción y mejoramiento de los mismos y participar en proyectos de inversión y conservación para la construcción y explotación de las vías generales de comunicaciones. Cuenta con personalidad jurídica y patrimonio propio.

Esta función erogó 2 988 699.4 miles de pesos con recursos propios y 455 550.1 con transferencias del Gobierno Federal, lo que arroja un total 3 444 249.5 miles de pesos, cantidad mayor en 670 549.5 miles de pesos, 24.2 por ciento; que corresponden 214 999.4 miles de pesos a recursos propios y 455 550.1 miles de pesos de transferencias del Gobierno Federal, con respecto al presupuesto original de 2 773 700.0 miles de pesos, que corresponden a recursos propios, la variación deriva principalmente, al pago de derechos por el uso, explotación y operación de la carretera de Palmillas-Querétaro, al incremento en el costo de los seguros, subrogaciones y mantenimiento de los bienes de capital y, a la ampliación para la operación y conservación de la carretera de Palmillas-Querétaro entregada a este organismo para su administración.

SUBFUNCION: 01 Infraestructura carretera

A través de esta subfunción, CAPUFE encausa sus acciones para consolidar su desempeño operativo como institución modelo en la prestación de los servicios de operación y mantenimiento de la infraestructura de altas especificaciones y propiciar con ello la máxima generación de recursos, por lo cual, este Descentralizado busca una mejora constante en sus niveles de productividad, bajo una sola premisa: mejorar integralmente la prestación de los servicios carreteros, en beneficio del público usuario, y dotar al país de una infraestructura segura y moderna que redunde en la integración de mercados, en el desarrollo regional y en el crecimiento sostenido de la economía.

El presupuesto autorizado original para esta función fue de 2 773 700.0 miles de pesos de los cuales se erogaron 3 444 249.5 miles de pesos, lo que representa un porcentaje de ejercicio del 124.2 por ciento y 670 549.5 miles de pesos más.

PROGRAMA SECTORIAL: 21 Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes

En el marco de este programa se estableció: la necesidad de modernizar, ampliar y conservar las carreteras, ya que no obstante el esfuerzo realizado por el Sector aun persisten múltiples retos a enfrentar para superar los importantes rezagos de esos conceptos en la infraestructura del sistema carretero con el objetivo de mejorar y ampliar la calidad de los servicios y enlazar el mencionado sistema con los puertos marítimos, las fronteras y con otros medios de transporte que permitan coadyuvar en el desarrollo económico del país. A fin de que el personal que presta su servicio para el logro de los fines anteriores, se impartieron 1 677 cursos, en los que participaron 15 617 servidores públicos del total de participantes 3 928 son de oficinas centrales y 11 689 de delegaciones regionales, gerencias de tramo y conexo industrial. El perfil de los cursos fueron: 534 para áreas técnica y operativas, 585 administrativas, 215 de Telecomunicaciones e informática, 331 orientados a la Estrategia PROMAP y 13 para mandos medios y superiores. La estrategia de modernización de la red incluye acciones de construcción y ampliación, principalmente en los tramos más utilizados o en aquellos que facilitan una relación interregional proporcionando una mayor concurrencia entre los gobiernos locales y regionales en la planeación, construcción, mantenimiento y conservación.

El presupuesto autorizado original para este programa sectorial fue de 2 773 700.0 miles de pesos de los cuales se erogaron 3 444 249.5 miles de pesos, lo que representa un porcentaje de ejercicio del 124.2 por ciento. Del total ejercido en el Programa Sectorial, 181 960.2 miles de pesos se erogaron en la actividad institucional 301 Regular y supervisar a agentes económicos, para la construcción del cuerpo "A" del tramo Acatzingo-Esperanza-Cd. Mendoza; 358 801.5 miles de pesos a la actividad institucional 437 Desarrollar y construir infraestructura básica, a fin de construir puentes, así como ampliar y modernizar la infraestructura carretera que opera directamente el organismo; 373 590.6 miles de pesos a la actividad institucional 438 Conservar y mantener la infraestructura básica, para dar mantenimiento mayor y menor a los caminos y puentes que conforman la red propia de CAPUFE, a fin de prolongar la vida útil de la infraestructura, elevar la seguridad y abatir los costos del transporte; 2 106 029.3 miles de pesos a la actividad institucional 447 Operar la infraestructura básica, para administrar y operar los tramos carreteros y puentes que permitan el intercambio de bienes y personas que utilizan la infraestructura que opera el organismo; 81 203.4 miles de pesos a la actividad institucional 501 Producir y comercializar productos, lo que permitió tener el material necesario de emulsiones, aditivos y pinturas para la conservación de la red carretera, así como la venta a terceros; y 342 664.5 miles de pesos a la actividad institucional 701 Administrar recursos humanos, materiales y financieros.

PROGRAMA ESPECIAL: 000 Programa Normal de Operación

El presupuesto autorizado para este programa Especial fue de 2 773 700.0 miles de pesos de los cuales se erogaron 3 444 249.5 miles de pesos y fueron destinados a cada uno de los conceptos que se explican en el Programa Sectorial antes mencionado, ya que como se puede observar esta Entidad se identifica en una sola Función, Subfunción, Programa Sectorial y Programa Especial, por lo que los comentarios se fundamentan con la misma explicación.

ACTIVIDAD INSTITUCIONAL: 301 Regular y supervisar a agentes económicos

Esta Actividad Institucional tiene como propósito fortalecer el desarrollo de la infraestructura carretera de altas especificaciones mediante aportaciones financieras a proyectos carreteros concesionados. Para ello, el Gobierno Federal convocó la participación de los particulares en la construcción de tramos carreteros concesionados, apoyando financieramente algunos proyectos. Para la construcción de un segundo tramo de dos carriles en el Tramo Acatzingo-Esperanza-Cd. Mendoza entre el kilómetro 217+500 y 262+000 concesionado instruyó a CAPUFE para que aportara 560 000.0 miles de pesos a precios de 1993, para lo cual en el ejercicio de 2000 se le autorizó techo de gasto final por 182 000.0 miles de pesos de los cuales se aportaron 181 960.2 miles de pesos, estas aportaciones quedan afectadas presupuestalmente al capítulo de inversión financiera y contablemente en la cuenta de derechos fideicomitidos. Esta aportación fue cubierta en su totalidad con recursos propios.

PROYECTO: I013 Aportaciones a proyectos carreteros concesionados

Para el año 2000 se programó apoyar financieramente la construcción de un segundo tramo de dos carriles en el Tramo Acatzingo-Esperanza-Cd. Mendoza entre el kilómetro 217+500 y 262+000 concesionado. El presupuesto ejercido fue de 181 960.2 miles de pesos, cantidad menor en 39.8 miles de pesos respecto a la asignación original de 182 000.0 miles de pesos, por lo que se consideró haber cumplido con el programa de aportaciones.

NOMBRE DEL INDICADOR: Aportaciones Financieras

Este indicador consiste en realizar aportaciones financieras a proyectos carreteros concesionados a fin de coadyuvar al desarrollo de nueva infraestructura carretera mediante aportaciones financieras, previamente autorizadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

FORMULA DEL INDICADOR: Aportación acumulada 182.0 / Compromiso 182.0

Esta fórmula se refiere a la aportación financiera que realiza el organismo a través de inversión Financiera, en base a la concesión del Tramo Acatzingo-Cd. Mendoza. En el presupuesto original se programó 182 000.0 miles de pesos, de los cuales se ejercieron 181 960.2, el indicador alcanzado fue del 100.0 por ciento.

ACTIVIDAD INSTITUCIONAL: 437 Desarrollar y construir infraestructura básica

Dentro de esta actividad institucional se contempla la ampliación de la infraestructura carretera que opera CAPUFE, mediante la construcción de terceros carriles en las autopistas y la construcción de puentes.

En esta actividad se ejercieron 358 801.1 miles de pesos, 16.2 por ciento superior a los 308 794.4 miles de pesos autorizados, la variación se analiza en los proyectos que componen la actividad.

PROYECTO: K099 Construcción de puentes

Este proyecto tiene como objetivo la construcción de puentes carreteros, pasos inferiores y superiores para vehículos y peatones, en la infraestructura operada por CAPUFE, a fin de elevar las condiciones de vialidad y otorgar mayor seguridad a los usuarios. El presupuesto ejercido fue de 50 584.9 miles de pesos, monto superior en 42 466.0 miles de pesos con respecto al presupuesto original de 8 118.9 miles de pesos y que representa un incremento del 523.1 por ciento. El incremento registrado en este rubro se debe a que la meta original se superó en un 100.0 por ciento, además de que se asignaron recursos para concluir la ampliación del puente Grijalva, mediante la construcción de un segundo cuerpo.

NOMBRE DEL INDICADOR: Construir

Este proyecto tiene como objetivo ampliar la infraestructura carretera que opera el organismo y construir puentes peatonales. Este indicador consiste en la construcción de puentes carreteros, pasos inferiores y superiores para vehículos y peatones, que permita ampliar la infraestructura que opera CAPUFE.

FORMULA DEL INDICADOR: Puentes por construir en el periodo 3 / Puentes necesarios por construir 3.

Esta fórmula se refiere al número de puentes por construir en el año respecto al número de puentes necesarios. Para el año 2000 se estableció como meta original la construcción del 100.0 por ciento de 3 estructuras, dos pasos inferiores peatonales en el camino directo la Pera–Cuautla y un paso inferior vehicular en el camino directo Puente de Ixtla–Iguala, con una asignación original de 8 118.9 miles de pesos. Esta meta original se canceló debido a que era prioritaria la construcción de estructuras en la zona urbana que cruza la autopista México–Querétaro y los accesos al puente Culiacán. La meta alcanzada fue la construcción al 100.0 por ciento de 6 estructuras de pasos inferiores peatonales, cuatro localizados en la autopista México–Querétaro y dos en los accesos del puente Culiacán, además de la asignación de recursos para continuar con los trabajos de ampliación del puente Grijalva, mediante la construcción de un segundo cuerpo. El monto ejercido fue de 50 584.9 miles de pesos, recursos con los cuales se tuvo un 200.0 por ciento en cumplimiento de la meta programada, y un 523.1 por ciento de incremento del monto ejercido, esto debido a que originalmente no se habían considerado recursos dentro de este programa para llevar a cabo los trabajos de ampliación del puente Grijalva.

El objetivo de la meta original fue construir tres estructuras en el período, modificándose la meta a cinco estructuras, alcanzando finalmente la construcción de seis estructuras lo anterior representa el 200.0 por ciento de cumplimiento de lo programado.

El presupuesto ejercido en este proyecto asciende a 50 584.9 miles de pesos, monto superior en un 523.1 por ciento, respecto al presupuesto originalmente autorizado de 8 118.9 miles de pesos, recursos con los cuales se superó en un 100.0 por ciento la meta original, modificando el tipo de estructuras construidas (seis pasos inferiores peatonales), difiriendo también la ubicación en la cual se realizaron las nuevas estructuras, con relación a lo que originalmente se había indicado en el presupuesto, ya que era prioritario construir los pasos inferiores peatonales para evitar accidentes por atropellamiento en las zonas urbanas que cruzan la autopista México–Querétaro y los accesos del puente Culiacán, además de cumplir el compromiso contraído con el Gobierno del Estado de Tabasco para realizar la ampliación del puente Grijalva, mediante la construcción de un segundo cuerpo, con la finalidad de evitar el congestionamiento vehicular que se formaba en ese sitio, puesto que es una vialidad de únicamente dos carriles de una carretera que actualmente tiene cuatro carriles.

Mediante oficio de autorización 340.AI.-409 de fecha 3 de octubre del 2000, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), autorizó la modificación de metas a cinco estructuras alcanzándose finalmente la construcción de seis estructuras, lo anterior representa el 120.0 por ciento con respecto a la meta modificada.

A continuación se presenta la distribución de los 8 118.9 miles de pesos que se autorizaron en el Presupuesto de Egresos de la Federación.

Meta Obras de construcción de ingeniería civil

Esta meta consistía originalmente en: la inversión de 1 198.9 miles de pesos para la construcción del paso inferior vehicular “Buenavista”, en el km. 36+000 del C.D. Puente de Ixtla–Iguala, obra que se canceló debido a que no se logró la liberación de las afectaciones donde se construirían las vialidades de dicha estructura; 1 000.0 miles de pesos para la construcción de dos pasos inferiores peatonales en los km. 21+200 y 33+800 del C.D. La Pera–Cuautla, trabajos que se cancelaron, debido a que primero era necesario concluir los trabajos de ampliación a cuatro carriles del tramo donde se localizarían dichas estructuras; 5 000.0 miles de pesos para la sustitución del paso inferior vehicular y construcción de sus vialidades de liga en el km. 63+790 de la autopista México–Puebla, obra que se canceló con cargo a este

proyecto, pero que se realizó con cargo al proyecto K100 Modernización y Ampliación de Carreteras; también se consideraron los servicios de supervisión de las siguientes obras: 100.0 miles de pesos para la construcción de dos pasos inferiores peatonales en los kms. 21+200 y 33+800 del C.D. La Pera–Cuautla; y 500.0 miles de pesos para la sustitución del paso inferior vehicular y construcción de sus vialidades de liga en el km. 63+790 de la autopista México–Puebla, mismos que fueron cancelados, debido a que se cancelaron las obras; asimismo, en la partida de estudios de preinversión, estaban incluidos dentro del programa original, la elaboración de los siguientes proyectos ejecutivos: 80.0 miles de pesos para el proyecto para la construcción del paso peatonal “El Limón de los Ramos”, en el km. 17+500 en los accesos del puente Culiacán (cancelado); 80.0 miles de pesos para el proyecto para la construcción del paso peatonal “La Presita” en el km. 6+480 de los accesos del puente Culiacán; y 160.0 miles de pesos para el proyecto para la construcción de ocho pasos inferiores peatonales en los kms. 256+600, 259+000, 262+800, 268+100, 268+850, 281+300, 284+000 y 286+000 de la autopista Cd. Mendoza–Córdoba (cancelada).

Las metas alcanzadas y los recursos erogados fueron los siguientes:

El presupuesto ejercido fue de 50 258.1 miles de pesos, monto superior en un 598.1 por ciento, respecto al presupuesto originalmente autorizado de 7 198.9 miles de pesos, incremento que se debió a que originalmente en el presupuesto autorizado no se habían considerado recursos para realizar los trabajos de ampliación del puente Grijalva. Mediante oficio 340.-Al.- 409, de fecha 3 de octubre de 2000, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público autorizó la construcción al 100.0 por ciento de 5 estructuras, tres pasos inferiores peatonales en los km. 58+400, 61+000 y 69+375 de la autopista México–Querétaro, y dos pasos inferiores peatonales en los km. 0+050 y 6+480 de los accesos del puente Culiacán; sin embargo, debido a un accidente de graves consecuencia y al reclamo de los habitantes de la comunidad San Miguel de la Victoria se construyó un paso inferior peatonal más, ubicado en el km. 102+000 de la autopista México–Querétaro. Se construyeron cuatro pasos inferiores peatonales en los kms. 58+400, 61+000, 69+375 y 102+000 de la autopista México–Querétaro, con un presupuesto ejercido de 2 794.9 miles de pesos, aun cuando no se consideraron recursos para aplicarse en esta autopista; se construyeron dos pasos inferiores peatonales en los km. 0+050 y 6+480 (La Presita) de la carretera internacional México–Culiacán–Los Mochis, con origen del cadenamamiento en Culiacán, Sinaloa, con un presupuesto ejercido de 945.4 miles de pesos; se continuaron los trabajos de ampliación del puente Grijalva, mediante la construcción de un segundo cuerpo, con un presupuesto ejercido de 46 368.7 miles de pesos, no habiendo considerado recursos para su atención en este Proyecto, teniendo un avance físico acumulado del 93.0 por ciento y programada su terminación para el mes de marzo del año 2001; también se liquidó un adeudo por 149.1 miles de pesos que se tenía del desarrollo y fabricación de un prototipo escala 1:1 para un puente provisional de emergencia, correspondiente a trabajos adicionales ejecutados.

En la partida de Servicios Relacionados con la Obra Pública no se ejercieron recursos registrando una variación negativa en un 100 por ciento respecto al presupuesto originalmente autorizado de 600.0 miles de pesos, debido a que los servicios considerados en la autopista México–Puebla y en el camino directo La Pera–Cuautla, fueron cancelados, debido a que se cancelaron las obras correspondientes.

En la partida de Estudios de Preinversión, se ejerció un presupuesto de 326.8 miles de pesos, monto superior en un 2.1 por ciento respecto al presupuesto originalmente autorizado de 320.0 miles de pesos, debido a la realización de la modificación del proyecto geométrico del acceso del paso inferior vehicular “Buenavista”, se ejercieron 186.9 miles de pesos para la elaboración del proyecto ejecutivo para la adaptación de cuatro pasos inferiores peatonales localizados en los kms. 268+100, 268+850, 281+300 y 284+000 de la autopista Ciudad Mendoza - Córdoba; 120.0 miles de pesos para elaboración del proyecto de construcción de los pasos inferiores peatonales localizados en los km. 0+050 y 6+480 (La Presita) de los accesos al puente Culiacán; y 19.9 miles de pesos para la modificación del proyecto geométrico del acceso lado Buenavista de Cuellar, del paso inferior vehicular “Buenavista”, ubicado en el km. 36+000 del C.D. Puente de Ixtla–Iguala.

En la tabla siguiente se muestra la forma en que se ejerció la asignación de este proyecto

Concepto	Presupuesto (miles de pesos)		Variación	
	Original	Ejercido	Nominal	Porcentual
Proyecto: Construcción de puentes	8 118.9	50 584.9	42 466.0	523.1
<u>Construcción de pasos a desnivel</u>	<u>7 198.9</u>	<u>50 258.1</u>	<u>43 059.2</u>	<u>598.1</u>
Autopista México – Puebla	5 000.0	0.0	- 5 000.0	- 100.0
Autopista México – Querétaro	0.0	2 794.9	2 794.9	
C.D. Puente de Ixtla – Iguala	1 198.9	0.0	- 1 198.9	- 100.0
C.D. La Pera – Cuautla	1 000.0	0.0	- 1 000.0	- 100.0
Puente Grijalva	0.0	46 368.7	46 368.7	
Puente Culiacán	0.0	945.4	945.4	
Dirección Técnica	0.0	149.1	149.1	
<u>Servicios Relacionados con la Obra Pública</u>	<u>600.0</u>	<u>0.0</u>	<u>- 600.0</u>	<u>- 100.0</u>
Autopista México – Puebla	500.0	0.0	- 500.0	- 100.0
C.D. La Pera – Cuautla	100.0	0.0	- 100.0	- 100.0
<u>Estudios de Preinversión</u>	<u>320.0</u>	<u>326.8</u>	<u>6.8</u>	<u>2.1</u>
Autopista Cd. Mendoza – Córdoba	160.0	186.9	26.9	16.8
C.D. Puente de Ixtla – Iguala	0.0	19.9	19.9	
Puente Culiacán	160.0	120.0	- 40.0	- 25.0

PROYECTO: K100 Modernización y ampliación de carreteras

Este proyecto tiene como objetivo ampliar y modernizar la infraestructura de las carreteras de cuota, mediante la construcción de terceros carriles, entronques y ampliación de puentes, que permita hacer frente a los fuertes incrementos del tránsito vehicular en las carreteras de cuota que forman una parte importante de la red principal de carreteras del país.

Las ampliaciones de terceros carriles en las carreteras de cuota y/o modernización de éstas, consisten en agregar un carril de circulación vehicular a los ya existentes, que implica también ampliar las estructuras de los puentes existentes y la construcción y/o modernización de entronques. El objetivo primordial es ampliar la capacidad vehicular para mejorar la seguridad y comodidad de los usuarios. Con la ejecución de estas obras se beneficia principalmente a los estados del norte, centro y sureste del país al haber un intercambio comercial importante entre ellos.

La inversión total ejercida en el programa de modernización y ampliación de carreteras fue de 174 951.0 miles de pesos, que representa un incremento de 37 505.0 miles de pesos de la asignación original autorizada de 137 446.0 miles de pesos, equivalente al 27.3 por ciento, importe que incluye el pago de obras de los proyectos K099 y K100, no consideradas originalmente como: La ampliación del puente Grijalva, mediante la construcción de un segundo cuerpo; construcción de la estructura y sus vialidades de liga del entronque Tepeaca, de la autopista Puebla–Acatzingo; construcción del distribuidor vial Carmen Serdán y la modernización del distribuidor vial Santa Ana Chiautempan en la autopista México–Puebla; la conclusión de los trabajos de construcción de los entronques Coyotepec, Jorobas, Tepeji, Corrales y Calpulalpan de la autopista México–Querétaro; la construcción de los accesos del paso inferior vehicular Topilejo, autopista México–Cuernavaca y la sustitución de la estructura existente y la construcción las vialidades de liga del paso inferior vehicular de la autopista México–Puebla.

Mediante oficio de autorización 340.AI.-409 de fecha 3 de octubre del 2000, la SHCP, autorizó la modificación de metas a 68.0 Kilómetros alcanzándose 57.0 Kilómetros, que representa el 83.8 por ciento, de la meta modificada, debido al incumplimiento de las empresas en dos obras de ampliación a tercer carril en las autopistas México–Querétaro y México–Puebla, la explicación a detalle se da en la "Justificación a las variaciones" descrita adelante por eje carretero.

NOMBRE DEL INDICADOR: Construir terceros carriles en tramos carreteros neurálgicos

Este indicador consiste en ampliar la capacidad vehicular para mejorar la seguridad y comodidad de los usuarios. Con la ejecución de estas obras se beneficia principalmente a los estados del norte, centro y sureste del país al haber un intercambio comercial importante entre ellos y a su vez con los Estados Unidos de Norteamérica y Canadá.

FORMULA DEL INDICADOR: Kilómetros construidos en el período 40.0 / kilómetros por construir 40.0

Esta fórmula se refiere al número de kilómetros de terceros carriles a construir en el año respecto al número de kilómetros necesarios para ampliar la capacidad vehicular de la infraestructura a cargo de CAPUFE. Para el año 2000 se programó la construcción del 100.0 por ciento de 40.0 kilómetros de terceros carriles. La meta alcanzada en terceros carriles fue de 57.0 kilómetros, que representa el 42.5 por ciento, superior a lo programado, con lo cual se alcanzó un porcentaje de cumplimiento del 142.5 por ciento de la meta original.

Ampliación de carreteras (tercer carril)

En ampliación a terceros carriles se programaron 40.0 kilómetros, de los cuales se alcanzó una meta de 57 kilómetros distribuidos de la siguiente manera: en la autopista México–Querétaro, 50.5 kilómetros de los 29.0 kilómetros programados, lo que representa el 74.1 por ciento superior a lo programado, con una inversión de 46 040.4 miles de pesos; México–Puebla, 6.0 kilómetros de los 9.0 kilómetros programados que representa el 66.7 por ciento de la meta original, con una inversión de 11 363.2 miles de pesos y la Pera–Cuautla, 0.5 kilómetros de los 2.0 kilómetros, lo cual representa el 25.0 por ciento de la meta original, con una inversión de 8 309.8 miles de pesos. La meta total alcanzada representa el 42.5 por ciento superior a la meta física original, con una erogación total de 65 713.4 miles de pesos, monto que representa el 9.4 por ciento inferior a los 72 510.7 miles de pesos presupuestados originalmente.

Con cargo a este programa, se realizaron también los siguientes trabajos: Se concluyó la ampliación mediante un cuerpo nuevo de los puentes ubicados en los kms. 27+348, 29+863, 31+687 y 32+850 del C.D. La Pera–Cuautla, con una inversión de 9 940.8 miles de pesos; se inició, la construcción del distribuidor vial Carmen Serdán, la modernización del distribuidor vial Santa Ana Chiautempan, ubicados en los kms. 123+000 y 125+000 de la autopista México–Puebla, con inversiones de 31 148.3 miles de pesos y 10 888.9 miles de pesos respectivamente; se construyó la estructura y vialidades de liga del entronque Tepeaca, ubicado en el km. 155+790 de la autopista Puebla–Acatzingo, con una inversión de 12 214.5 miles de pesos; se concluyeron los trabajos de construcción de los entronques Coyotepec, Jorobas, Tepeji, Corrales y Calpulalpan, ubicados en los kms. 49+860, 56+200, 68+384, 83+716 y 106+964 de la autopista México–Querétaro, con una inversión de 13 422.6 miles de pesos; construcción de los accesos del paso inferior vehicular Topilejo, ubicado en el km. 31+700 de la autopista México–Cuernavaca, con una inversión de 3 078.0 miles de pesos; se sustituyó la estructura existente y se construyeron las vialidades de liga del paso inferior vehicular ubicado en el km. 63+790 de la autopista México–Puebla, con una inversión de 5 032.0 miles de pesos; se liquidó el pago de escalatoria de los trabajos de construcción de la estructura y vialidades del diamante Finsa de la trompeta norte del acceso a la volkswagen y de la ampliación del camino a "San Lorenzo Almecatla" ubicado a la altura del km. 117+830 de la autopista México–Puebla, con una inversión de 984.2 miles de pesos; se liquidó una escalatoria pendiente de los trabajos de Modernización y adecuación del distribuidor vial La Luz, ubicado en el km. 291+700 de la autopista Cd. Mendoza–Córdoba, con una inversión de 133.3 miles de pesos; se liquidó una escalatoria pendiente de los trabajos de ampliación a terceros carriles y reforzamiento de la superestructura del puente del km. 116+913 y del paso superior de ferrocarril del km. 135+100 de la autopista México–Querétaro, con una inversión de 58.2 miles de pesos.

En el cuadro siguiente se muestra la distribución de las metas físicas programadas y alcanzadas.

Tramo Carretero	Kilómetro		Variación Absoluta
	Programado	Alcanzado	
México – Querétaro	29.0	50.5	21.5
México – Puebla	9.0	6.0	- 3.0
La Pera – Cuautla	2.0	0.5	- 1.5
Total	40.0	57.0	17.0

A continuación se detallan las acciones realizadas en cada tramo carretero, que permiten justificar las variaciones respecto a las metas y erogaciones programadas.

Se concluyeron los trabajos de ampliación mediante un cuerpo nuevo de los puentes ubicados en los kms. 27+348, 29+863, 31+687 y 32+850 del C.D. La Pera–Cuautla, ejerciéndose un monto de 9 940.8 miles de pesos, monto superior en un 397.0 por ciento en términos nominales a los 2 000.0 miles de pesos originalmente autorizados en esta obra, esto debido principalmente a que en el ejercicio de 1999 estaba programada la ejecución de la cimentación y subestructura de los puentes y para el año del 2000 únicamente se ejecutaría la superestructura; pero debido a un atraso en el proceso de licitación durante 1999 se ejecutaron únicamente trabajos de cimentación teniendo la necesidad de ejecutar los trabajos de la subestructura hasta el año 2000, lo que motivó un incremento en el importe erogado en ejercicio.

Se iniciaron los trabajos de ampliación mediante la construcción de un cuerpo nuevo del puente Emperador, ubicado en el km. 74+500 de la autopista México–Puebla, ejerciéndose un monto de 12 660.7 miles de pesos, monto superior en un 26.6 por ciento en términos nominales a los 10 000.0 miles de pesos originalmente autorizados, esto debido principalmente a que en el importe originalmente solicitado, únicamente se consideró el costo de la estructura, quedando fuera el costo de las vialidades necesarias. Originalmente la obra se había considerado que quedaría concluida en el año 2000, pero debido a que se presentaron omisiones en el proyecto ejecutivo correspondiente y a que no se liberaron oportunamente los terrenos que se verían afectados con la construcción de las vialidades de liga, la obra presenta un avance del 50.0 por ciento, teniéndose programada su terminación para el mes de junio de 2001.

Se iniciaron los trabajos de construcción del distribuidor vial Carmen Serdán y la modernización del distribuidor vial Santa Ana Chiautempan, ubicados en los kms. 123+000 y 125+000 de la autopista México–Puebla, obras que no estaban consideradas en el presupuesto originalmente autorizado, y en las cuales se ejerció un monto de 31 148.3 miles de pesos y 10 888.9 miles de pesos, respectivamente. La razón principal de realizar estas obras, fue la de mejorar la vialidad de la autopista, a su paso por la ciudad de Puebla, Pue., reduciendo de esta manera el tiempo de recorrido entre las ciudades de México, D.F. y Córdoba, Ver., además de reducir los costos del transporte y aumentar considerablemente la seguridad de los usuarios.

Se construyó la estructura y sus vialidades de liga del entronque Tepeaca, localizado en el km. 155+790 de la autopista Puebla–Acatzingo, obra que no estaba considerada en el presupuesto originalmente autorizado, y en la cual se ejerció un monto de 12 214.5 miles de pesos. La razón principal de realizar esta obra, fue la de mejorar la vialidad de la autopista, además de aumentar considerablemente la seguridad de los usuarios, con la construcción de las vialidades que permitieran una mejor incorporación y desincorporación de los vehículos.

Se concluyeron los trabajos de construcción de los entronques Coyotepec, Jorobas, Corrales y Calpulalpan, ubicados en los kms. 49+860, 56+200, 83+716 y 106+964 de la autopista México–Querétaro, obras no consideradas en el presupuesto originalmente autorizado, ejerciéndose un monto de 7 248.4 miles de pesos. Originalmente estos trabajos estaban contemplados concluirse en el año de 1999, pero por incumplimiento por parte de las empresas constructoras hubo la necesidad de asignarles recursos para la terminación de los trabajos; debido a lo antes indicado, a las empresas contratistas se les aplicaron las retenciones y penalizaciones indicadas en su contrato y en uno de los casos, se llegó a la rescisión del contrato, por lo cual en el año de 2000 con recursos por 6 174.2 miles de pesos se tuvo que realizar una nueva licitación para adjudicar los trabajos pendientes de realizar en el entronque Tepeji,

los cuales consistieron en la terminación de la subestructura, construcción de la superestructura y la construcción y pavimentación de las gazas de acceso y carriles de aceleración y desaceleración.

El avance que se reporta en el formato de proyectos prioritarios del 85.0 por ciento corresponde a la obra ejecutada en el ejercicio con respecto al monto originalmente contratado; si consideramos el monto ejercido en el año con respecto al costo total de la obra (incluyendo ajuste de costos), el avance en el año sería del 80.0 por ciento.

Se construyeron los accesos del paso inferior vehicular Topilejo, ubicado en el km. 31+700 de la autopista México–Cuernavaca, obra que no estaba considerada en el presupuesto originalmente autorizado, ejerciéndose un monto de 3 078.0 miles de pesos. La principal razón de llevar a cabo estos trabajos, se debió a la inconformidad de los habitantes de la comunidad, quienes bloquearon la autopista el día 17 de junio de 2000, exigiendo el cumplimiento por parte del Organismo de los compromisos contraídos durante la construcción de la autopista.

Se sustituyó la estructura existente y se construyeron las vialidades de liga del paso inferior vehicular ubicado en el km. 63+790 de la autopista México–Puebla, obra que no estaba considerada dentro de este proyecto en el presupuesto originalmente autorizado, ejerciéndose un monto de 5 032.0 miles de pesos. La principal razón para llevar a cabo esta obra, fueron las malas condiciones en que se encontraba la estructura anterior, por lo cual se requería su sustitución con la finalidad de brindar una mejor vialidad e incrementar la seguridad del usuario del camino.

Además se tuvieron que liquidar las escalatorias de los trabajos que a continuación se relacionan, de los estudios de ajuste correspondientes: Construcción de la estructura y vialidades del diamante Finsa, de la trompeta norte de acceso a la Volkswagen y de la ampliación del camino a San Lorenzo Almecatla, ubicados a la altura del Km. 117+830 de la autopista México–Puebla, con una erogación de 984.2 miles de pesos; Modernización y adecuación del distribuidor vial La Luz, ubicado en el km. 291+700 de la autopista Cd. Mendoza–Córdoba, con una erogación de 133.3 miles de pesos;

Justificaciones a las variaciones en la construcción de terceros carriles

México–Querétaro

En lo que respecta a la ampliación a terceros carriles, originalmente se tenía programada una meta de 29.0 kilómetros, logrando la construcción de 50.5 kilómetros, la variación positiva de la meta física se debe a que en el ejercicio se concluyeron los trabajos hasta nivel de carpeta que quedaron pendientes en el año 1999, los cuales por atraso de las contratistas en sus programas de obra, en ese año solo ejecutaron trabajos abajo del nivel de carpeta, los cuales no se contabilizaron como meta concluida, motivo de lo anterior para el ejercicio 2000 se incrementaron las metas originalmente programadas. Al cierre del ejercicio se logró el 74.1 por ciento superior a la meta física original, ejerciéndose 46 040.4 miles de pesos que significa el 98.0 por ciento de los 47 000.0 miles de pesos programados, el menor ejercicio presupuestario se debió al incumplimiento de algunas empresas contratistas, motivo por el cual se inició el proceso de rescisión administrativa del dos contratos, uno relativo a la obra Construcción de carpeta asfáltica tramos: del km 68+820 al km 72+640, del km 96+820 al km 114+000 y del km 117+000 al km 148+000 y carpeta delgada de graduación abierta (Open Graded), tramos: 54+000 al km 72+640; del km 77+640 al km. 114+000 y del km 117+000 al km 148+000, cuerpo "B" y otro en el tramo comprendido del Km 96+700 al km 106+800 y del km 107+000 al km 114+020 cuerpo "B".

Con respecto al importe de 10 622.9 miles de pesos negativo reportado en el formato de proyectos prioritarios, inherente a la obra "Construcción de la carpeta asfáltica tramos: del km. 68+820 al km. 72+640 del km. 96+820 al km. 114+000 y del km. 117+000 al km. 148+000 y carpeta delgada de graduación abierta (open graded) tramos del km. 54+000 al km. 72+640, del km. 77+640 al km. 114+000 y del km. 117+000 al km. 148+000 del cuerpo "B", este importe corresponde al anticipó de obra no amortizado por la empresa contratista en el ejercicio 2000, que en un inicio se considero como ejercido ya que estaba previsto recuperarlo vía amortización, sin embargo debido al incumplimiento de la empresa contratista, se le rescindió el contrato motivo por el cual se tuvo que cancelar el importe del anticipo

anterior reportado como ejercido en 1999, el cual a la fecha se encuentra en trámite de recuperación por la vía jurídica.

México–Puebla

En este eje carretero la meta física alcanzada en ampliación a tercer carril fue de 6.0 kilómetros, inferior en un 33.3 por ciento a los 9.0 kilómetros originales. La inversión en esta autopista fue de 10 377.2 miles de pesos en la ampliación de tercer carril y 986.0 miles de pesos de la obra: construcción de terracerías, subrasante, alcantarillas, estructuras y obras complementarias en el circuito arco norte de la Volkswagen. El importe total erogado fue de 11 363.2 miles de pesos, monto inferior en un 29.0 por ciento a los 16 000.0 miles de pesos programados; la variación se deriva del atraso en el programa de ejecución por parte de la contratista que construye el tercer carril, motivo por el cual se inició incluso en 2001, la rescisión administrativa del contrato.

La Pera–Cuautla

En este camino la obra contratada para la ampliación a cuatro carriles de circulación inclusive acotamiento, ampliación de obras de drenajes existentes, construcción de obras de drenaje y obras complementarias del Kilómetro 26+960 al Kilómetro 34+165, comprendió una meta física de 7.2 Kilómetros, los cuales se ejecutarían en los años 1999 y 2000, programándose para el ejercicio 2000 una meta física de 2.0 kilómetros con una inversión original de 9 510.7 miles de pesos; sin embargo, en el año 1999 se superó la meta programada, lográndose la construcción de 6.7 kilómetros, quedando pendientes para ejecutar en el ejercicio 2000 los 0.5 kilómetros faltantes con una erogación de 2 104.1 miles de pesos; 4 142.2 miles de pesos por la regularización de volúmenes extraordinarios y 2 063.5 miles de pesos de escalatorias, importes que no se tenían originalmente programados. El importe total erogado en este camino fue de 8 309.8 miles de pesos, lo que representa el 87.4 por ciento inferior al importe de 9 510.7 miles de pesos programados.

PROYECTO: K101 Reconstrucción de carreteras

Cuando el pavimento de un camino ha concluido su vida útil, normalmente presenta deficiencias estructurales que causan importantes incrementos en los costos de operación vehicular, incomodidad y sobre todo inseguridad a los usuarios, terminando muchas veces en graves accidentes y pérdidas de vidas humanas, por lo que es necesario efectuar los trabajos de reconstrucción necesarios para restablecer nuevamente las condiciones al pavimento que le proporcionen al usuario seguridad. Este es el objetivo fundamental del proyecto.

De la asignación original de 141 784.5 miles de pesos, 135 984.5 miles de pesos corresponden a rehabilitación de autopistas y 5 800.0 miles de pesos a reparación de estructuras. De la asignación total se erogaron 123 599.8 miles de pesos, lo que representa el 87.2 por ciento de la asignación original, la variación negativa se debió a la cancelación de obras que originalmente se tenían programadas, y que son de mayor costo que las que se realizaron en este proyecto por la importancia y prioridad que tienen.

NOMBRE DEL INDICADOR; Reconstruir carpeta asfáltica.

Este indicador consiste en efectuar los trabajos de reconstrucción necesarios para restablecer las condiciones al pavimento que le proporcionan al usuario seguridad y comodidad.

FORMULA DEL INDICADOR: Kilómetros reconstruidos en el periodo 208 / kilómetros por reconstruir 208

Esta fórmula se refiere al número de kilómetros a reconstruir en el año respecto al número de kilómetros necesarios para garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios de la infraestructura a cargo de CAPUFE. Para el año 2000 se programó como meta original a alcanzar en 100.0 por ciento la reconstrucción de 208.0 kilómetros de carpeta asfáltica, para lo cual se asignaron recursos por 141 784.5 miles de pesos. La meta alcanzada en este proyecto fue de 112.6 kilómetros, meta que representa el 54.1 por ciento respecto de la meta original, meta alcanzada con una inversión de 123 599.8 miles de

pesos, que representa el 87.2 por ciento respecto de la asignación original, la variación financiera negativa se debió a la cancelación de obras que originalmente se tenían programadas, y que son de mayor costo que las que se realizaron en este proyecto por la importancia y prioridad que tienen.

Mediante oficio de autorización 340.AI.-409 de fecha 3 de octubre de 2000, se modificó la meta programada a 112.6 kilómetros, la cual al cierre del ejercicio se alcanzó el 100.0 por ciento.

De la asignación original de 135 984.5 miles de pesos para la rehabilitación de autopista, se erogaron 89 632.1 miles de pesos, lo que representa el 65.9 por ciento de lo programado, distribuidos en servicios relacionados con las obras públicas, reparación de pavimentos, obras hidráulicas y drenaje, señalamiento y adiciones y mejoras, como a continuación se detalla.

Servicios relacionados con las obras públicas

De un monto programado de 6 578.5 miles de pesos para la supervisión y control de calidad de las obras de rehabilitación, el importe total erogado fue de 6 510.4 miles de pesos que representa el 99.0 por ciento de lo programado, de los cuales se erogaron 3 559.1 miles de pesos en autopistas, distribuidos de la siguiente manera: camino directo Chapalilla–Compostela 197.5 miles de pesos; autopista Querétaro - Irapuato 1 309.9 miles de pesos; camino directo Puente de Ixtla–Iguala 15.0 miles de pesos; autopista México–Puebla 40.8 miles de pesos; tramo Acatzingo–Ciudad Mendoza 25.1 miles de pesos; tramo Ciudad Mendoza–Córdoba 510.7 miles de pesos; camino directo Cuacnopalan–Oaxaca 637.3 miles de pesos, autopista Nuevo Teapa–Cosoleacaque 728.3 miles de pesos; camino directo Arriaga–Huixtla 94.5 miles de pesos, asimismo se erogaron 636.0 miles de pesos en supervisión de puentes; 619.6 miles de pesos en supervisión de edificación en las obras de construcción de plataformas con concreto hidráulico en la autopista México-Puebla y la construcción de la plaza de peaje "El Hongo" en la autopista Tecate-La Rumorosa edificación y 1 566.7 miles de pesos en la dirección técnica, así como 129.0 miles de pesos en el camino directo Arriaga-Huixtla erogados principalmente en apoyo a la revisión de análisis de precios unitarios extraordinarios de diversos contratos, apoyos técnicos en la elaboración de planos e informes para la supervisión de la obra pública, apoyo en la integración de expedientes de finiquito de obras de las diferentes delegaciones.

Rehabilitación de obras públicas.

En este rubro se tenía un monto programado de 134 706.0 miles de pesos, del cual se erogaron 108 939.7 miles de pesos, lo que representa el 80.9 por ciento del importe original.

Del total ejercido, 80 217.5 miles de pesos corresponden a la reparación de pavimentos en una longitud de 112.6 km; 13 884.4 miles de pesos en reparación de estructuras, 3 739.0 miles de pesos en obras hidráulicas y 11 098.8 miles de pesos en adiciones y mejoras.

Reparación de pavimentos

En rehabilitación de pavimentos en carreteras se programaron 208.0 kilómetros y los alcanzados fueron 112.6 kilómetros, 54.1 por ciento de la meta original. El presupuesto original para estos trabajos fue de 120 106.0 miles de pesos de los cuales se ejercieron 80 217.5 miles de pesos, que representa un 66.8 por ciento de lo programado, distribuido de la siguiente forma:

Reparación de Pavimentos

Tramo Carretero	Kilómetro		Variación Relativa Alc / Orig
	Programado	Alcanzado	
Reparación de Pavimentos			
Tijuana-Ensenada	59.3	0.0	
Tecate la-Rumorosa	55.5	0.0	
Querétaro-Irapuato	33.0	68.0	106.1
México-Cuernavaca	21.7	0.0	
Puebla-Acatzingo	0.0	2.6	
Cd. Mendoza-Córdoba	11.0	11.0	
Cuacnopalan-Oaxaca	8.5	17.1	101.2
Arriaga-Huixtla	9.0	0.0	
México-Querétaro	0.0	3.9	
Nuevo Teapa-Cosoleacaque	10.0	10.0	
Total	208.0	112.6	- 45.9

A continuación se detallan las acciones realizadas en cada tramo carretero, que permiten justificar las variaciones respecto a las metas y erogaciones programadas.

Tijuana-Ensenada

Originalmente se tenía programado el monto de 20 000.0 miles de pesos para la ejecución de 59.3 kilómetros de conservación de la superficie de rodamiento mediante renivelación y bacheo en tramos aislados del Kilómetro 8+500 al Kilómetro 99+000 ambos cuerpos. La conservación de los 59.3 kilómetros de la superficie de rodamiento programados se cancelaron, estos recursos no ejercidos fueron transferidos a los proyectos K099 y K100. El importe total ejercido en esta autopista fue de 740.9 miles de pesos por pago de escalatorias de trabajos realizados en 1998 y concluidos en 1999.

Tecate-La Rumorosa

Los trabajos de construcción de carpeta delgada (Open Graded) del Kilómetro 62+300 al Kilómetro 80+000 cuerpo "B", que originalmente se tenían programados con una meta física de 55.5 Kilómetros y un importe de 5 486.0 miles de pesos se cancelaron, estos recursos no ejercidos fueron transferidos a los proyectos K099 y K100.

Arriaga-Huixtla

Los trabajos de conservación de la superficie de rodamiento mediante renivelación de carpeta asfáltica en tramos aislados del kilómetro 204+000 al kilómetro 250+000 que originalmente se tenían programados con una meta física de 9.0 kilómetros y un importe de 11 000.0 miles de pesos se cancelaron, estos recursos no ejercidos fueron transferidos a los proyectos K099 y K100.

El importe erogado en este camino fue de 1 507.9 miles de pesos, para pago de escalatorias de trabajos realizados en 1998 . Asimismo en este rubro se erogaron 619.9 miles de pesos por concepto de pago de escalatorias en las obras de formación de terraplenes, subrasantes, bases y carpetas asfálticas en las obras de reconstrucción en el estado de Chiapas.

México-Cuernavaca

Los trabajos de rehabilitación de pavimento, tramos del kilómetro 18+960 al kilómetro 23+500, del kilómetro 41+800 al kilómetro 47+700, del kilómetro 52+000 al kilómetro 80+500 cuerpo "A" y del kilómetro 18+960 al kilómetro 66+000 cuerpo "B", que originalmente se tenían programados con una meta física de 21.7 kilómetros y un importe de 16 000.0 miles de pesos se cancelaron, estos recursos no ejercidos fueron transferidos a los proyectos K099 y K100.

México-Querétaro

En esta autopista no se tenía programada la obra de conservación de la superficie de rodamiento mediante fresado y renivelación de la carpeta asfáltica en tramos aislados del kilómetro 84+000 al km 96+300 cuerpo "B", sin embargo, motivo de la suspensión temporal y posterior terminación anticipada de

un contrato, así como la rescisión administrativa de otro en el año 1999, fue necesario dar atención inmediata a estos tramos pendientes, evitando con esto un mayor deterioro al camino y con la realización de estos trabajos se alcanzó una meta física de 3.9 kilómetros y un monto erogado de 2 139.9 miles de pesos, también en este camino se erogó un importe de 326.6 miles de pesos por concepto del finiquito de trabajos de rehabilitación de pavimento realizados del kilómetro 68+200 al kilómetro 76+600, del kilómetro 93+000 al kilómetro 100+000 y del kilómetro 130+000 al kilómetro 148+000 cuerpo "A", del kilómetro 72+400 al kilómetro 78+800, del kilómetro 84+400 al kilómetro 88+000 y del kilómetro 128+000 al kilómetro 148+000 cuerpo "B".

Asimismo se ejercieron 154.4 miles de pesos por concepto de pago de ajuste de costos y adeudos del ejercicio anterior en el mejoramiento y ampliación de las plataformas de aproximación de las plazas de cobro de Tepetzotlán y Palmillas.

Querétaro–Irapuato

En este eje carretero la meta física alcanzada en rehabilitación de pavimento fue de 68.0 kilómetros, superior en un 106.1 por ciento a los 33.0 kilómetros originales. La inversión en esta autopista fue de 32 974.6 miles de pesos en la rehabilitación geométrica y estructural del pavimento del kilómetro 32+000 al kilómetro 100+000 cuerpo "B" mediante la asignación de dos contratos, monto inferior en un 17.6 por ciento a los 40 000.0 miles de pesos programados; la variación física se debe a que por error se programó la meta de 33.0 kilómetros cuando la longitud real a rehabilitar eran los 68.0 kilómetros finalmente alcanzados. Con relación a la variación financiera se debe a que a las empresas que se les adjudicó los contratos presentaron propuestas económicas con importes inferiores a los presupuestos base del organismo.

Cuacnopalan–Oaxaca

La meta física alcanzada en este camino fue de 17.1 kilómetros superior en 101.2 por ciento a la meta de los 8.5 kilómetros originales, con una erogación de 8 346.2 miles de pesos que significa el 317.3 por ciento mayor a los 2 000.0 miles de pesos programados. La variación tanto en la meta física como en el importe programado se debió a que la meta física original se tuvo que incrementar debido al mal estado del pavimento, lo que también ocasionó que se incrementara la inversión original. Adicional al importe anterior se erogaron 1 231.3 miles de pesos por pago de finiquitos y escalatorias por trabajos ejecutados en ejercicios anteriores.

Nuevo Teapa–Cosoleacaque

La meta física alcanzada en esta autopista fue de 10.0 kilómetros, meta alcanzada al 100.0 por ciento con relación a la originalmente programada, con una erogación de 13 171.8 miles de pesos que significa el 9.8 por ciento mayor a los 12 000.0 miles de pesos contemplados originalmente, la variación financiera se debe a que la propuesta de la contratista fue superior al presupuesto base considerado por el organismo para esta obra.

Puebla–Acatzingo

En este tramo de la autopista no se tenía programada la obra de rehabilitación de pavimento que se ejecutó, sin embargo, debido a que esta obra contratada en el ejercicio de 1999 no fue concluida al 100.0 por ciento en ese año, fue necesario terminar estos trabajos hasta 2000, logrando una meta física de 2.64 kilómetros y una erogación de 625.7 miles de pesos, con lo cual se concluyó su rehabilitación.

Ciudad Mendoza–Córdoba

Del importe de 13 620.0 miles de pesos programados se erogaron 12 452.4 miles de pesos por obra ejecutada de bacheo, renivelación y riego de sello en tramos aislados del kilómetro 262+000 al kilómetro 301+300 cuerpos "A" y "B" y del kilómetro 217+500 al kilómetro 262+000 cuerpo "B", logrando alcanzar una meta física de 11.0 kilómetros, que representa el 100.0 por ciento de la meta original, la disminución

de 1 167.6 miles de pesos del presupuesto ejercido respecto al original se debió a que la propuesta de la contratista fue inferior al presupuesto base considerado por el organismo para esta obra.

Chapalilla–Compostela

En esta autopista los trabajos de rehabilitación de pavimento del kilómetro 10+660 al kilómetro13+360 no se tenían programados, sin embargo debido al mal estado del pavimento en estos tramos, fue necesario dar atención inmediata evitando con esto un mayor deterioro al camino y proporcionar al usuario mayor comodidad y seguridad al transitarlo. La obra al cierre del ejercicio se cumplió al 100.0 por ciento, con una erogación de 2 638.7 miles de pesos.

Puente de Ixtla–Iguala

El importe erogado en esta autopista se debió al pago de 91.0 miles de pesos por concepto de una revalidación y de 3 196.2 miles de pesos por pago de escalatorias que las empresas no habían solicitado anteriormente.

Reparación de estructuras

En este rubro se ejercieron 13 884.4 miles de pesos, el 139.3 por ciento superior respecto de los 5 800.0 miles de pesos originalmente autorizados.

Dentro de este proyecto, se tenían considerados los siguientes trabajos:

La reparación y cambio de apoyos del paso superior del ferrocarril en el km. 72+100 del C.D. Arriaga – Huixtla, con un presupuesto autorizado de 1 000.0 miles de pesos y la cual no se llevó a cabo por no contar con el proyecto ejecutivo correspondiente.

La protección de la cimentación de la subestructura y margen de los puentes Arroyo Grande, km. 140+050, Arroyo Tinú, km. 194+100, Río Jalapa, km. 232+350 y Río Seco, km. 240+400 del camino directo Cuacnopalan–Oaxaca, con un presupuesto ejercido de 4 234.5 miles de pesos, monto inferior en un 11.8 por ciento en términos nominales a los 4 800.0 miles de pesos originalmente autorizados, esto debido principalmente a que las propuestas presentadas por las empresas, resultaron más bajas a lo que en un principio se había considerado como presupuesto base.

Se reforzó la estructura y se realizaron obras complementarias en seis tramos del túnel falso ubicado en el km 96+680 del camino directo Cuacnopalan–Oaxaca por un monto de 247.8 miles de pesos concluyéndose la obra al 100.0 por ciento.

También se realizaron las siguientes obras, que no estaban consideradas en el presupuesto originalmente autorizado:

Sustitución de la superestructura existente y adecuación de los accesos a la nueva rasante para recuperar el espacio libre vertical del paso inferior vehicular del km. 225+000 del cuerpo B de la autopista Acatzingo–Cd. Mendoza, con un presupuesto ejercido de 1 112.0 miles de pesos; esta obra era necesaria para proporcionar una mayor seguridad a los usuarios de la autopista, puesto que al tener un espacio libre vertical reducido en el paso, se corría el riesgo de que en cualquier momento pudiera ser dañado por un vehículo de dimensiones mayores, y por ende, se vería interrumpido el tránsito sobre la autopista.

Se iniciaron los trabajos de Sustitución de la carpeta asfáltica incluyendo capa de liga del puente Ing. Mariano García Sela, ubicado en el km. 284+700 de la autopista Cd. Mendoza – Córdoba, con un presupuesto ejercido de 126.4 miles de pesos, obra necesaria para dar seguridad a los usuarios de la autopista, puesto que la superficie de rodamiento de la calzada del puente se encontraba muy deteriorada y se podrían presentar accidentes de graves consecuencias; se tiene un avance del 31.9 por ciento y con fecha programada de terminación el mes de marzo de 2001.

Construcción de la junta longitudinal en el paso superior vehicular ubicado en el km. 72+000 de la autopista México–Querétaro, con un presupuesto ejercido de 154.0 miles de pesos; esta obra fue necesaria, puesto que la junta de dilatación sufrió un daño que si se dejaba sin atender, ocasionaría daños más graves que originaría la aplicación de una cantidad mayor de recursos para su atención, la obra se concluyó al 100.0 por ciento.

También se aplicaron recursos con un monto de 8 009.7 miles de pesos, para finiquitar las obras de emergencia que se atendieron durante 1998 y 1999 en el camino directo Arriaga-Huixtla, las cuales no habían sido finiquitadas por atrasos en la entrega de la documentación por parte de las empresas contratista y por atraso en la conciliación de los finiquitos correspondientes.

Obras hidráulicas y de drenaje

El importe total ejercido en este rubro fue de 3 739.0 miles de pesos, monto inferior en un 57.5 por ciento respecto del original en virtud de que originalmente se tenía programado en este rubro un monto de 8 800.0 miles de pesos en el camino directo Cuacnopalan–Oaxaca para la ejecución de trabajos de estabilización del corte ubicado entre los kilómetros 90+950 al kilómetro 115+050 y la reparación de las alcantarillas ubicadas en los kilómetros 80+600 y 146+800, obras que se cancelaron para dar suficiencia a una obra en este mismo camino por un monto de 1 306.4 miles de pesos, motivo de la revalidación al contrato de estabilización del corte y obras complementarias, ubicado en el kilómetro 91+000 al kilómetro 91+120 y de 1 378.0 miles de pesos por el pago de finiquito de obra relativo a los trabajos de la estabilización geotécnica de 200 000.0 m² de talud de corte mediante instalación de anclas de tensión, anclas de fricción, malla, concreto lanzado e instalación de drenes, del kilómetro 96+000 al kilómetro 97+000.

Se ejercieron además 87.7 miles de pesos en la adecuación y puesta en marcha de la planta de tratamiento de aguas residuales en la plaza de cobro de Querétaro, por requerimiento expreso de la Comisión Nacional del Agua, en las emisiones de aguas servidas en esta plaza de cobro, así como 966.9 miles de pesos por la ejecución de un proyecto integral de la alcantarilla ubicada en el kilómetro 7+160 en la autopista Nuevo Teapa - Cosoleacaque.

El importe total ejercido en este rubro fue de 3 739.0 miles de pesos, monto inferior en un 57.5 por ciento respecto del original

Adiciones y mejoras

El importe total erogado en este rubro fue de 11 098.8 miles de pesos distribuidos de la siguiente manera:

Este rubro no se tenía programado, sin embargo debido a la prioridad de un contrato para dar solución mediante la realización de las obras complementarias para la puesta en operación del túnel falso Tepelmeme ubicado en el kilómetro 96+800 del camino directo Cuacnopalan–Oaxaca, se erogaron 445.5 miles de pesos, obteniendo un avance físico del 54.1 por ciento, debido al incumplimiento del contratista en su programa de ejecución no se concluyó al cierre del ejercicio 2000 como se tenía programado, iniciándose en 2001 el proceso de la rescisión administrativa del contrato.

Se ejercieron 240.7 miles de pesos en el pago de adeudos y ajuste de costos en la construcción de seis tiendas sindicales dos en la Autopista México–Puebla y cuatro en la Autopista México–Querétaro, necesarias para dar servicios básicos a los usuarios, 1 559.2 miles de pesos en la construcción de la plaza de peaje "El Hongo" ubicado en el km 92+106 de la Autopista Tecate–La Rumorosa, y 8 545.1 miles de pesos en la construcción de la plaza de cobro Chiapa de Corzo en la autopista Tuxtla Gutiérrez–San Cristóbal de las Casas debido a la reciente entrega de dicha autopista al Organismo para su operación.

Además se erogó un monto de 308.3 miles de pesos para la protección de taludes del paso superior vehicular y vialidades ubicados en el km 59+200 de la autopista México–Querétaro.

Estudios de Preinversión

El importe total ejercido en este rubro fue de 8 149.3 miles de pesos, monto superior en un 1 529.9 por ciento respecto del original de 500.0 miles de pesos para la elaboración del estudio y proyecto ejecutivo para la estabilización de cortes en el camino directo Cuacnopalan - Oaxaca.

En virtud de la obligatoriedad de contar previamente con estudios y proyectos antes de licitar las obras se elaboraron estudios por un monto de 5 329.8 miles de pesos, distribuidos de la siguiente manera: un estudio y un proyecto por un importe de 400.0 miles de pesos en la autopista Tijuana–Ensenada; un estudio por un importe de 170.2 miles de pesos en el camino directo Chapalilla–Compostela; un estudio por un importe de 399.9 miles de pesos en la autopista México–Querétaro; un estudio por un importe de 398.2 miles de pesos en la autopista México–Cuernavaca; un estudio y un proyecto por un importe de 197.8 miles de pesos en la autopista México–Puebla; un estudio por un importe de 398.1 miles de pesos en la autopista Acatzingo–Ciudad Mendoza; cuatro estudios por un importe de 2 304.7 miles de pesos en el camino directo Cuacnopalan–Oaxaca; y cinco estudios y proyectos por un importe de 1 060.9 miles de pesos en el camino directo Arriaga–Huixtla.

Se ejercieron además 2 389.5 miles de pesos en la realización de auditorias técnicas operativas a la obra publica ejecutada tanto en la Autopista México–Querétaro como en el Camino Directo Arriaga Huixtla; 430.0 miles de pesos en el proyecto de del edificio de informática de la plaza de peaje Querétaro, estudio y proyecto de reforzamiento de las estructuras de la caseta de peaje "El Hongo", la elaboración del proyecto y estudio de la estructura e instalaciones de la plaza de peaje "Iguala" así como su correspondiente estudio de la manifestación del impacto ambiental.

PROYECTO: K102 Refuerzo de puentes

Este proyecto tiene como finalidad el reforzamiento de las estructuras de puentes, para aumentar la vida útil de las estructuras y asegurar su correcto funcionamiento en beneficio de los usuarios.

NOMBRE DEL INDICADOR: Reforzar la cimentación y estructura de puentes.

El reforzamiento de las estructuras de puentes se hace para aumentar la vida útil de las estructuras.

FORMULA DEL INDICADOR: Puentes reforzados en el periodo 4 / Puentes por reforzar 4

El objetivo de la fórmula original fue reforzar cuatro estructuras en el año de cuatro necesarias por reforzar en el periodo, modificándose la meta a una estructura, la cual no se concluyó, debido a que se registró un periodo de lluvias que impidió la realización de trabajos durante 15 días, además de que se presentaron omisiones en el proyecto ejecutivo correspondiente, teniéndose que efectuar las adecuaciones correspondientes y también en parte por causas imputables a la empresa contratista.

El presupuesto ejercido con cargo a este proyecto fue de 9 665.8 miles de pesos, monto inferior en un 54.8 por ciento en términos nominales a los 21 400.0 miles de pesos originalmente autorizados, esto debido principalmente a que se tuvieron que asignar recursos para continuar con los trabajos de la ampliación del puente Grijalva (mediante la construcción de un segundo cuerpo), obra que originalmente se había considerado dentro de este proyecto, pero que por sus características, fue incluido dentro del proyecto K099 Construcción de puentes, por lo cual se transfirieron recursos por 11 734.2 miles de pesos. El ejercicio de los recursos de este proyecto, se realizó en tres partidas principales: 357.4 miles de pesos aplicados en la partida Servicios Relacionados con la Obra Pública, 8 251.5 miles de pesos destinados en la partida Rehabilitación de Obras Públicas y 1 056.9 miles de pesos aplicados en la partida Estudios de Preinversión.

Servicios Relacionados con la Obra Pública.- El presupuesto ejercido fue de 357.4 miles de pesos, monto inferior en un 73.5 por ciento en términos nominales a los 1 350.0 miles de pesos originalmente autorizados, con los cuales se realizaron la supervisión de dos obras, contra los servicios de supervisión

de cuatro obras que se habían programado. En el siguiente cuadro se presenta el comportamiento de esta partida.

Concepto	Presupuesto		Variación	
	Original	Ejercido	Nominal	Porcentual
Servicios Relacionados con la Obra Pública	1 350.0	357.4	- 992.6	- 73.5
Puente Alvarado	300.0	0.0	- 300.0	- 100.0
Puente Coatzacoalcos	500.0	271.8	- 228.2	- 45.6
Puente Caracol	300.0	0.0	- 300.0	- 100.0
Puente Culiacán	250.0	0.0	- 250.0	- 100.0
Puente Tampico	0.0	85.6	- 85.6	

Las variaciones se deben principalmente a que se cancelaron las obras programadas en los puentes Alvarado, Caracol y Culiacán, motivo por el cual también se cancelaron los servicios de supervisión correspondiente; en el caso del puente Coatzacoalcos, el costo de los servicios de supervisión de los trabajos contratados ascendió a 271.8 miles de pesos, monto inferior en un 45.6 por ciento, resultó más baja de lo que en un principio se había considerado, debido a que redujo la plantilla del personal que se requería para la prestación de los servicios; y como se tuvo la necesidad de contratar trabajos de protección anticorrosiva en el puente Tampico, trabajos que no se consideraron en el presupuesto original, se tuvieron que contratar los servicios de supervisión correspondientes.

En la partida de Rehabilitación de Obras Públicas, se ejerció un monto de 8 251.5 miles de pesos, monto inferior en un 55.4 por ciento en términos nominales a los 18 500.0 miles de pesos originalmente autorizados, realizándose su erogación de la siguiente manera:

Concepto	Presupuesto		Variación	
	Original	Ejercido	Nominal	Porcentual
Rehabilitación de Obras Públicas	18 500.0	8 251.5	10 248.5	- 55.4
Puente Alvarado	3 000.0	0.0	- 3 000.0	- 100.0
Puente Coatzacoalcos	5 000.0	2 695.3	- 2 304.7	- 46.1
Puente Culiacán	2 500.0	0.0	- 2 500.0	- 100.0
Puente Grijalva	8 000.0	0.0	- 8 000.0	- 100.0
Puente Sinaloa	0.0	204.6	204.6	
Puente Tampico	0.0	1 572.7	1 572.7	
Puente Tecolutla	0.0	3 778.9	3 778.9	

Las variaciones se deben principalmente a lo siguiente: la rehabilitación y protección anticorrosiva del tramo metálico 4-5 del puente Alvarado se canceló, debido a que se tuvieron que asignar un monto mayor de recursos para concluir los trabajos de ampliación del puente Grijalva; la reparación de la estructura y cambio de apoyos y juntas de dilatación del cuerpo antiguo del puente Culiacán se canceló, debido a que se tuvieron que asignar un monto mayor de recursos para concluir los trabajos de ampliación del puente Grijalva; la conclusión de la ampliación mediante un cuerpo nuevo del puente Grijalva, se canceló con cargo a este proyecto, incluyéndose en el proyecto K099 Construcción de Puentes; asimismo, se iniciaron los trabajos de reparación y reforzamiento de la superestructura y torres de izaje del tramo principal del puente Coatzacoalcos, con un costo menor a lo que originalmente se había presupuestado; se iniciaron los trabajos de protección anticorrosiva del tramo metálico del puente Tampico, los cuales no se consideraron originalmente en el presupuesto, los cuales era necesario realizar con la finalidad de evitar la presencia de corrosión en dicha estructura; se tuvo que proteger los conos de derrame del puente Tecolutla, obra que no estaba considerada en el presupuesto original, pero que hubo necesidad de realizar, debido a que por la temporada extraordinaria de lluvias que se presentó a finales de 1999, dañaron severamente los conos de derrame del puente, poniéndolo en riesgo de sufrir un colapso.

Estudios de Preinversión

El presupuesto ejercido fue de 1 056.9 miles de pesos, monto inferior en un 31.8 por ciento en términos nominales a los 1 550.0 miles de pesos originalmente autorizados, debido a la cancelación de los proyectos originalmente programados en los puentes Coatzacoalcos, Alvarado y Grijalva, y a que el costo de los proyectos realizados en los puentes Papaloapan, Caracol, Tampico, San Juan, La Piedad y

Camargo, representaron una erogación menor al monto de la cancelación. El programa autorizado para este rubro era el siguiente: realizar cinco proyectos ejecutivos para la ejecución de obras en los puentes Alvarado, Coatzacoalcos, Culiacán, Grijalva y Laredo I. La meta alcanzada fue la siguiente: se realizó el proyecto ejecutivo para reparar las estructuras de los puentes Culiacán y Laredo I; se elaboró el proyecto para ampliar a cuatro carriles del km. 4+600 al km. 13+000 y del 19+000 al 22+000 de los accesos al puente Culiacán; se realizó la inspección detallada de la estructura del puente La Piedad; se elaboró un estudio para realizar la protección anticorrosiva del tramo metálico del puente Tampico; se liquidó el finiquito resultante del estudio para evaluar la seguridad estructural mediante pruebas bajo cargas estáticas y dinámicas de los puentes Papaloapan, Caracol, San Juan y Camargo. En el cuadro siguiente se presenta el comportamiento financiero que se tuvo en este rubro.

Concepto	Presupuesto		Variación	
	Original	Ejercido	Nominal	Porcentual
Estudios de Preinversión	1 550.0	1 056.9	- 493.1	- 31.8
Puente Culiacán	200.0	418.5	218.5	+ 109.2
Puente Coatzacoalcos	300.0	0.0	- 300.0	- 100.0
Puente Alvarado	700.0	0.0	- 700.0	- 100.0
Puente Grijalva	200.0	0.0	- 200.0	- 100.0
Puente Laredo I	150.0	112.3	- 37.7	- 25.1
Puente Papaloapan		141.2	141.2	
Puente Caracol		45.1	45.1	
Puente Tampico		68.0	68.0	
Puente San Juan		82.3	82.3	
Puente La Piedad		180.3	180.3	
Puente Camargo		9.2	9.2	

ACTIVIDAD INSTITUCIONAL: 438 Conservar y mantener la infraestructura básica

CAPUFE, dentro de esta actividad institucional da mantenimiento mayor y menor a sus caminos y puentes de cuota, para mantener su estado físico en condiciones adecuadas, utilizando nuevas tecnologías para abatir costos y mejorar la calidad de los trabajos. Este mantenimiento se dio a la red propia con una longitud de 1 226.4 kilómetros y 25 puentes nacionales e internacionales.

Esta actividad tiene como propósito el mantenimiento menor de los caminos y puentes de cuota de la red propia del organismo, para tal fin se asignó un presupuesto original de 417 034.5 miles de pesos para realizar la conservación de 2 083.0 kilómetros de carreteras y conservar 25 puentes. Al término del ejercicio fiscal, se erogaron 373 590.6 miles de pesos, cantidad inferior en 10.4 por ciento con relación al original; la meta física final alcanzada de conservación fue de 2 380.0 kilómetros de carreteras, superior en un 14.2 por ciento a la meta original, esto en razón de la integración de los tramos Palmillas – Querétaro y La Rumorosa – Tecate de acuerdo con la ampliación presupuestal autorizada a finales del año 2000 dentro de la actividad institucional conservar y mantener la infraestructura básica proyecto N000, actividad institucional no asociada a proyectos y en puentes la meta final fue de 28 lo que representa el 12.0 por ciento, de la meta original. Cabe señalar, que del total ejercido, 306 662.4 miles de pesos se destinaron a gasto corriente, 66 928.2 miles de pesos a gasto de capital, lo que representó una estructura porcentual del 82.1 por ciento y el 17.9 por ciento, respectivamente, derivado de que en gasto corriente se registraron economías por las medidas de racionalidad, por lo que corresponde a gasto de capital la conservación menor en carreteras y puentes fue superior a lo estimado por el organismo.

PROYECTO: N000 Actividad institucional no asociada a proyectos

Este proyecto tiene como propósito conservar la infraestructura propia de CAPUFE, que permita proporcionar a los usuarios de las autopistas y caminos directos seguridad y comodidad, a través del mantenimiento a los pavimentos para que en todo tiempo estén en buenas condiciones de rodamiento y el derecho de vía libre de vegetación y obstáculos que incomoden a los conductores, lo cual se logra con la conservación menor que consiste en acciones rutinarias como bacheo, renivelaciones y riego de sello en el pavimento, así como limpieza general del derecho de vía, entre otros.

La asignación original para los trabajos de conservación ascendió a 417 034.5 miles de pesos, correspondiendo 351 296.2 a gasto corriente; 7 923.4 miles de pesos a bienes muebles e inmuebles y en

obra pública 57 814.9 miles de pesos, ejerciéndose a final del año 373 590.6 miles de pesos con el siguiente desglose: 306 662.4 miles de pesos en gasto corriente; 7 461.8 miles de pesos en bienes muebles e inmuebles y en obra pública 59 466.4 miles de pesos.

Concepto	Presupuesto (Miles de Pesos)		Variación Porcentual
	Original	Ejercido	
Total	417 034.5	373 590.6	10.4
Obra Pública	57 814.9	59 466.4	2.9
-Conservación de caminos	40 527.4	38 806.8	-4.2
Obras de Construcción de edificios	0.0	1 435.5	
Obras de terminación y acabado de edificios	0.0	523.6	
Servicios relacionados con obras públicas	250.0	0.0	
Se realizaron servicios de supervisión en 2 autopistas			
Rehabilitación de obras públicas	40 277.4	36 847.7	-8.5
-Conservación de Puentes	17 287.5	20 659.6	19.5
Servicios relacionados con obras públicas	679.3	0.0	
Rehabilitación de obras públicas	16 608.2	20 533.8	23.6
Estudios de preinversión	0.0	125.8	
Bienes muebles e inmuebles	7 923.4	7 461.8	5.8
Gasto corriente	351 296.2	306 662.4	-12.7

NOMBRE DEL INDICADOR: Dar mantenimiento y conservación a los caminos

Este indicador tiene como propósito mantener en condiciones óptimas de operación los caminos a cargo del organismo a través de la conservación rutinaria de la infraestructura propia de CAPUFE.

FORMULA DEL INDICADOR: Kilómetros conservados en el periodo 2083/ kilómetros por conservar 2083

Por lo que se refiere a metas físicas se tenían programados 2 083.0 kilómetros y los resultados alcanzados fueron la conservación de 2 379.5 kilómetros de carreteras; alcanzándose un porcentaje de cumplimiento del 114.2 por ciento con respecto a la meta física programada (Ver tabla Conservación de caminos).

En este indicador el presupuesto original autorizado asciende a 391 427.5 miles de pesos, correspondiendo a gasto corriente 342 976.8 miles de pesos; a bienes muebles e inmuebles 7 923.4 miles de pesos y a obra pública 40 527.4 miles de pesos, ejerciéndose 348 054.4 miles de pesos, corresponden a gasto corriente 301 844.0 miles de pesos, con los cuales se cubrieron los servicios personales del personal de campo en cual da mantenimiento a la infraestructura carretera, asimismo, se compraron los materiales necesarios para este fin y se le dio mantenimiento a la maquinaria y equipo pesado que sirve a estas tareas y cubriendo los servicios públicos derivados de lo mismo; en bienes muebles e inmuebles 7 403.6 miles de pesos y en obra pública 38 806.8 miles de pesos.

La asignación original para los trabajos de conservación en obra pública fue de 40 527.4 miles de pesos, ejerciéndose al final del año 38 806.8 miles de pesos, monto menor en 4.2 por ciento en términos nominales al original. Del total ejercido, en rehabilitación de obras públicas fueron 36 847.7 miles de pesos; en obras de construcción de edificios, 1 435.5 miles de pesos y en servicios relacionadas con las obras públicas, 523.6 miles de pesos.

El indicador consiste en medir el grado de conservación de los caminos a cargo del organismo en su red propia, se conservaron un total de 2 379.5 kilómetros de los 2 083.0 kilómetros programados en la meta original, alcanzándose un 14.2 por ciento con respecto a la meta original, esto fue debido a que se integraron para su conservación 296.5 kilómetros adicionales, de los cuales 111.0 kilómetros corresponden a la autopista Tecate–La Rumorosa y 185.5 kilómetros del tramo Querétaro–Palmillas de la autopista México–Querétaro.

Conservación de caminos^{1/}

Concepto	Meta Kilómetro		Por ciento de cumplimiento	Presupuesto (Miles de Pesos)		Variación Absoluta	Por ciento Alc / Orig
	Original	Alcanzada		Original	Ejercido		
Obra Pública:	2 083.0	2 379.5	114.2	40 277.4	36 847.7	3 429.7	71.3
Tijuana–Ensenada	179.1	179.1	100.0	4 120.0	4 960.5	840.5	120.4
Chapalilla–Compostela	35.5	35.5	100.0	4 567.4	1 449.1	-3 118.3	31.7
México–Querétaro	260.7	446.2	171.2	4 480.0	3 346.7	-1 133.3	74.7
Querétaro–Irapuato	207.5	207.5	100.0	2 200.0	1 056.0	- 1 144.0	48.0
México–Cuernavaca	181.9	181.9	100.0	2 253.1	2 053.1	-200.0	91.1
México–Puebla	247.8	247.8	100.0	4 366.7	4 076.5	-290.2	93.4
Puebla–Acatzingo	93.7	93.7	100.0	666.7	998.1	331.4	149.7
Acatzingo–Cd. Mendoza	121.6	121.6	100.0	2 766.7	1 743.1	-1 023.6	63.0
Cd. Mendoza–Córdoba	72.0	72.0	100.0	1 100.0	1 100.0	0	100.0
Nuevo Teapa–Cosoleacaque	68.0	68.0	100.0	1 200.0	626.2	-573.8	52.2
Cuacnopalan–Oaxaca	269.0	269.0	100.0	4 480.0	4 962.9	482.9	110.8
La Pera–Cuautla	35.3	35.3	100.0	1 760.3	1 773.6	13.3	100.8
Puente de Ixtla–Iguala	63.6	63.6	100.0	1 231.9	1 231.9	0.0	100.0
Zacapalco–Rancho Viejo	17.3	17.3	100.0	410.6	395.4	-15.2	96.3
Rancho Viejo–Taxco	8.3	8.3	100.0	224.0	239.2	15.2	106.8
Arriaga–Huixtla	221.7	221.7	100.0	3 570.0	4 447.6	877.6	124.6
Tecate–La Rumorosa		111.0		880.0	2 387.8	1 507.8	271.3

1/ Las cifras de la meta en kilómetros y los montos del presupuesto original y ejercido corresponden a la rehabilitación de obra pública.

Explicación del comportamiento programático presupuestal de Conservación de Caminos.

En los caminos Chapalilla–Compostela, México–Querétaro, Querétaro–Irapuato, México–Cuernavaca, México–Puebla, Acatzingo–Ciudad Mendoza, Nuevo Teapa–Cosoleacaque y Zacapalco–Rancho Viejo, los montos erogados fueron inferiores a los programados. Esto se debió a que los volúmenes ejecutados de obra correspondiente a riego de sello, limpieza y desazolve de cunetas, la colocación de postes y alambre de púas para la delimitación del derecho de vía fueron inferiores a los programados originalmente, la causa de no haber alcanzado la meta financiera programada en esos trabajos se debió a que fue poca la necesidad de aplicación de estos conceptos. Por lo tanto, los recursos no ejercidos en estos trabajos de conservación menor se aplicaron en los caminos que tuvieron mayor volumen de obra a lo originalmente programado tal y como se explica adelante.

En los caminos Tijuana–Ensenada, Puebla–Acatzingo, Ciudad Mendoza–Córdoba, Cuacnopalan–Oaxaca, La Pera–Cuautla, Puente de Ixtla–Iguala, Rancho Viejo–Taxco, Arriaga–Huixtla y Tecate–La Rumorosa, los montos erogados fueron mayores o iguales a los asignados. Esto se debió a que los volúmenes de obra correspondientes a bacheo, deshierbe, pintura de rayas, defensa metálica y colocación de señales fueron mayores a los programados a causa del deterioro intenso de la superficie de rodamiento y crecimiento continuo de hierba en los derechos de vía, lo que incidió en una mayor necesidad de recursos de personal, equipo y materiales en las acciones programadas.

NOMBRE DEL INDICADOR: *Conservar puentes*

Este indicador consiste en medir el grado de conservación de los puentes nacionales e internacionales a cargo del organismo

FORMULA DEL INDICADOR *Puentes conservados en el periodo 25/ puentes por conservar 25*

Esta fórmula consiste en medir el grado de conservación de los puentes de cuota a cargo del Organismo. Para el año 2000 se refiere al número de puentes a conservar en el año respecto al número de puentes necesarios para garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios de la infraestructura a cargo de CAPUFE, para lo cual se programó alcanzar en 100.0 por ciento la conservación de 25 puentes con recursos por un total de 25 607.0 miles de pesos. La meta alcanzada fue de 112.0 por ciento al conservar 28 puentes con un monto erogado de 25 536.2 miles de pesos.

En la red propia se conservaron un total de 28 puentes de los 25 puentes programados en la meta original alcanzándose un 112.0 por ciento con respecto a la meta original, esto fue debido a que se

integraron para su conservación por medio de la obra pública tres puentes adicionalmente a los programados para su conservación.

En este indicador el presupuesto original autorizado asciende a 25 607.0 miles de pesos, corresponden a gasto corriente 8 319.5 miles de pesos; y a obra pública 17 287.5 miles de pesos, ejerciéndose 25 536.2 miles de pesos, monto superior en un 0.3 por ciento con relación al original, aplicados en gasto corriente 4 818.4 miles de pesos; en bienes muebles e inmuebles 58.2 miles de pesos y en obra pública 20 659.6 miles de pesos, recursos con los cuales se dio atención a 28 de puentes de cuota, superando en un 12.0 por ciento la meta original de 25 puentes. El presupuesto correspondiente a obra pública se ejerció en dos partidas principales: 99.4 por ciento en la partida de Rehabilitación de Obras Públicas y 0.6 por ciento en la partida de Estudios de Preinversión.

En la partida de Servicios Relacionados con la Obra Pública, no se tuvo ninguna erogación, por lo que el se dejó de ejercer los 679.3 miles de pesos originalmente asignados, que correspondía a la contratación de servicios de supervisión para la ejecución de obras en cinco puentes, lo anterior debido a que personal adscrito a las delegaciones de zona se encargaron de realizar la supervisión de los trabajos contratados.

En la tabla siguiente se muestra el comportamiento de esta partida:

Concepto	Presupuesto		Variación
	Original	Ejercido	Nominal
Servicios Relacionados con la Obra Pública	679.3	0.0	- 679.3
Puente Acuña	30.0	0.0	- 30.0
Puente Coatzacoalcos	50.0	0.0	- 50.0
Puente Juárez Lincoln	174.0	0.0	- 174.0
Puente Laredo I	56.1	0.0	- 56.1
Puente Matamoros	369.2	0.0	- 369.2

En la partida de Rehabilitación de Obras Públicas, se ejerció un monto de 20 533.8 miles de pesos, monto superior en un 23.6 por ciento, respecto a los 16 608.2 miles de pesos originalmente autorizados, realizándose su erogación de la siguiente manera:

Concepto	Presupuesto		Variación	
	Original	Ejercido	Absoluta	Porcentual
Rehabilitación de obra pública	16 608.2	20 533.8	3 925.9	23.6
Puente Acuña	259.7	101.0	- 158.7	- 61.1
Puente Alvarado	1 800.0	1 252.9	- 547.1	- 30.4
Puente Antonio Dovalí Jaime	650.0	1 022.2	372.2	57.3
Puente Cadereyta	0.0	4 290.1	4 290.1	
Puente Camargo	124.1	426.8	302.7	243.9
Puente Caracol	640.0	232.2	- 407.8	- 63.7
Puente Coatzacoalcos	200.0	1 508.6	1 308.6	654.3
Puente Culiacán	3 738.0	1 757.7	- 1 980.3	- 53.0
Delegación VIII	342.2	0.0	- 342.2	- 100.0
Puente Grijalva	390.0	1 170.9	780.9	200.2
Puente Juárez Lincoln	284.3	363.9	79.6	28.0
Puente La Piedad	500.0	491.6	- 8.4	- 1.7
Puente Las Flores	57.1	360.0	302.9	530.5
Puente Laredo I	1 976.7	650.6	- 1 326.1	- 67.1
Puente Matamoros	83.8	100.3	16.5	19.7
Puente Miguel Alemán	300.0	300.0	0.0	0.0
Puente Nautla	88.2	272.0	183.8	208.4
Puente Pánuco	450.0	450.0	0.0	0.0
Puente Papaloapan	990.0	392.4	- 597.6	- 60.4
Puente Piedras Negras	149.7	201.5	51.8	34.6
Puente Reynosa	403.2	84.0	- 319.2	- 79.2
Puente Rodolfo Robles	0.0	440.6	440.6	
Puente San Juan	369.2	398.9	29.7	8.0
Puente Sinaloa	1 102.0	2 160.8	1 058.8	96.1
Puente Suchiate II	0.0	64.1	64.1	
Puente Tampico	750.0	737.0	- 13.0	- 1.7
Puente Tecolutla	300.0	300.0	0.0	0.0
Puente Tlacotalpan	300.0	693.0	393.0	131.0
Puente Usumacinta	360.0	310.7	- 49.3	- 13.7

En la partida de Estudios de Preinversión, se erogaron 125.8 miles de pesos, siendo que originalmente no se había considerado ningún monto con cargo a esta partida, aplicándose dichos recursos para la elaboración de tres proyectos ejecutivos de obra en los puentes Matamoros, Laredo I y Juárez Lincoln y un estudio de la estructura del pavimento en los accesos del puente Cadereyta. En la tabla siguiente se muestra el comportamiento de esta partida:

Concepto	Presupuesto		Variación
	Original	Ejercido	Nominal
Estudios de Preinversión	0.0	125.8	- 125.8
Puente Cadereyta	0.0	57.8	- 57.8
Puente Juárez Lincoln	0.0	23.5	- 23.5
Puente Laredo I	0.0	23.5	- 23.5
Puente Matamoros	0.0	21.0	- 21.0

JUSTIFICACION A LA VARIACION

Se aplicaron recursos por un monto de 4 290.1 miles de pesos para la ejecución de los trabajos de rehabilitación del pavimento del km. 0+000 al km. 2+865, reforzamiento del señalamiento, rehabilitación de alumbrado y obras complementarias en los accesos al puente Cadereyta, siendo que originalmente no se había considerado aplicar recursos con cargo a este puente.

Se aplicaron recursos por un monto de 1 508.6 miles de pesos al puente Coatzacoalcos, monto superior en un 654.3 por ciento en términos nominales a los 200.0 miles de pesos originalmente autorizados, realizándose los siguientes trabajos: reparación del apoyo No. 4 del tramo levadizo del puente; trabajos de mantenimiento correctivo y preventivo de la planta de tratamiento; trabajos de mantenimiento en la plaza de cobro; la rehabilitación del alumbrado público; construcción de cabinas de cobro y la construcción de escaleras para los accesos al puente.

Se aplicaron recursos por un monto de 1 170.9 miles de pesos al puente Grijalva, monto superior en un 200.2 por ciento en términos nominales a los 390.0 miles de pesos originalmente autorizados, realizándose los siguientes trabajos: rehabilitación del pozo profundo que abastece de agua a la plaza de cobro; y trabajos de mantenimiento de la plaza de cobro.

En la partida de Estudios de Preinversión, se erogaron 125.8 miles de pesos, siendo que originalmente no se había considerado ningún monto con cargo a esta partida, aplicándose dichos recursos para la elaboración de tres proyectos ejecutivos de obra en los puentes Matamoros, Laredo I y Juárez Lincoln y un estudio de la estructura del pavimento en los accesos del puente Cadereyta. En la tabla siguiente se muestra el comportamiento de esta partida:

Concepto	Presupuesto		Variación
	Original	Ejercido	Nominal
Estudios de Preinversión	0.0	125.8	125.8
Puente Cadereyta	0.0	57.8	57.8
Puente Juárez Lincoln	0.0	23.5	23.5
Puente Laredo I	0.0	23.5	23.5
Puente Matamoros	0.0	21.0	21.0

ACTIVIDAD INSTITUCIONAL: 447 Operar la infraestructura básica

Esta actividad institucional tiene como objetivo brindar un servicio eficiente y seguro a los usuarios de la red carretera y de puentes de cuota que opera CAPUFE, la cual está integrada por 13 autopistas, con una longitud de 1 226.4 kilómetros de carretera y 29 puentes de cuota, de los cuales 17 son nacionales y 12 internacionales, para expandir las actividades económicas del país, el intercambio de bienes y servicios con mayor seguridad y el ahorro de los costos de operación de las empresas transportistas y personas que utilizan la infraestructura que opera el organismo.

El presupuesto ejercido en esta actividad fue de 2 106 029.3 miles de pesos, cantidad mayor en 799 557.8 miles de pesos 61.2 por ciento respecto a la asignación original de 1 306 471.5 miles de pesos; la variación del gasto se explica por la ampliación otorgada por la cantidad de 757 655.2 miles de pesos para la adquisición de los derechos de uso, operación y explotación del tramo carretero Palmillas-Querétaro cubriéndose con recursos propios 302 105.1 miles de pesos y 455 550.1 miles de pesos con transferencias del Gobierno Federal, así como el pago del seguro de usuario por la cantidad de 99.0 miles de pesos. Por otra parte, es necesario comentar que en esta actividad institucional se adicionó el Proyecto I030 Programa de Telecomunicaciones que originalmente estaba considerado en la Actividad Institucional 701; por lo que se solicitó la modificación a fin de ubicar el Proyecto en la actividad institucional correspondiente, ya que el objetivo del mismo es principalmente prestar el servicio para operar la red y las áreas administrativas de cada zona regional y las centrales. Este movimiento fue aprobado con base en el oficio 113.102.768 del 29 de diciembre de 2000. Del total ejercido 1 894 766.1 miles de pesos corresponden a gasto corriente y 211 263.2 miles de pesos a gasto de inversión, lo que representa un ejercicio presupuestal del 218.5 por ciento y 48.1 por ciento, en relación al presupuesto original, los proyectos que influyeron en esta variación son el K103 Proyecto de Modernización del Sistema de Peaje, el N000 Actividad Institucional no Asociada a Proyectos y el I030 Programa de Telecomunicaciones .

PROYECTO: K103 Modernización del Sistema de Peaje

El objetivo de este proyecto es el de mejorar substancialmente el funcionamiento de las plazas de cobro mediante la agilización del cobro del peaje disminuyendo el tiempo de paso además de eficientar la administración de plazas.

En este proyecto se ejercieron 71 723.1 miles de pesos monto menor en 80.4 por ciento, equivalente a 294 320.0 miles de pesos en relación al programado de 366 043.1 miles de pesos del presupuesto ejercido. La variación que se presenta deriva a que se tenía previsto originalmente modernizar el Sistema de Peaje de 39 plazas, solicitando la modificación a 13 plazas, quedando autorizadas con oficio No. 340.A.-2557 del 27 de noviembre de 2000, las cuales se reportan en proceso de modernización al cierre del ejercicio; así mismo se otorgó el anticipo del Convenio para el redimensionamiento del proyecto y el diferimiento en el plazo de ejecución del contrato.

NOMBRE DEL INDICADOR: Modernizar plazas de cobro

Este indicador consiste en informar el avance de modernización que tienen algunas de las plazas de cobro en un periodo determinado, a fin de incrementar los niveles de seguridad en el registro y control de aforo-ingreso y brindar a los usuarios nuevas modalidades de pago.

FORMULA DEL INDICADOR: Plazas modernizadas en el periodo 39 / plazas programadas en el periodo 39

En esta fórmula del indicador se tenía previsto originalmente modernizar el Sistema de Peaje de 39 plazas, solicitando la modificación a 13 plazas, quedando autorizadas con oficio No. 340.A.-2557 del 27 de noviembre de 2000, las cuales se reportan en proceso de modernización al cierre del ejercicio.

En 2000 se continuó con el desarrollo del Proyecto de Modernización del Sistema de Peaje en 13 plazas de cobro, la meta alcanzada fue de cero plazas lo que representa un incumplimiento del 100.0 por ciento respecto a la meta original.

Las razones por las que no se alcanzó la meta están expuestas en la cláusula VII del propio convenio y son las siguientes:

- Los problemas de indefinición en los proyectos de obra civil y en la ejecución de los trabajos, en particular en los ejes México-Puebla y Tijuana-Ensenada.
- La necesidad de adecuar el proyecto considerando los requerimientos operativos del Sistema de Peaje en su conjunto, en particular las nuevas aplicaciones y funcionalidades del sistema.
- La falta de acuerdo entre las partes respecto de las evoluciones tecnológicas del proyecto en particular el Sistema de Videoliquidación, lo que dio lugar a la adecuación del Software originalmente pactado, así como las modificaciones al Sistema de Telepeaje con el objeto de evitar problemas operativos en el ámbito institucional.
- La necesidad institucional de contar con un laboratorio, consecuente con la complejidad del proyecto y las necesidades de capacitación, para asegurar la adecuada recepción del Sistema Integral de Peaje, sustentado en pruebas con tráfico real.
- Las dificultades derivadas de la naturaleza de los trabajos, mismos que fueron realizados de manera simultánea a la operación de las plazas de cobro, generándose diferimientos en la conclusión de los trabajos, así como los problemas de indefinición con respecto a la ubicación de las instalaciones militares y la liberación de áreas de trabajo.

El presupuesto asignado en el capítulo de obra pública fue de 9 943.1 miles de pesos en el rubro de servicios relacionados con la obra pública y en el de bienes muebles e inmuebles de 356 100.0 miles de pesos.

En lo relativo a obra pública en el proyecto K103 Modernización del Sistema de Peaje se ejercieron 3 106.7 miles de pesos, de los 9 943.1 miles de pesos originalmente autorizados dentro del rubro de servicios relacionados con la obra pública resultando un menor ejercicio presupuestario por un monto de 6 836.4 miles de pesos, 68.8 por ciento inferior al originalmente presupuestado, debido principalmente a que en la ejecución de la obra civil y eléctrica en el Sistema de Modernización de Peaje, no se realizó como se tenía planeado en las plazas de cobro de las diferentes autopistas y puentes relacionados en la tabla y en el capítulo de bienes muebles e inmuebles fue de 68 615.4 miles de pesos.

El gasto realizado por un monto de 3 106.7 miles de pesos se destinó a servicios relacionados con la obra pública para el Sistema de Modernización de Peaje, distribuidos de la siguiente manera:

Con cargo a la Dirección Técnica se ejercieron 1 025.3 miles de pesos para cubrir aspectos técnico administrativo en el programa de modernización de las plazas de peaje; en el eje carretero México - Puebla se ejercieron 229.2 miles de pesos para el pago de adeudos de servicios complementarios de supervisión externa en la modernización de los módulos de peaje; en el eje carretero Puebla - Acatzingo se ejercieron 61.9 miles de pesos para el pago de adeudos de servicios complementarios de supervisión externa en la modernización de los módulos de peaje; en el eje carretero México - Querétaro se ejercieron 1 029.7 miles de pesos para servicios complementarios de supervisión externa en la modernización de los módulos de peaje; en el tramo Querétaro - Irapuato se ejercieron 127.8 miles de pesos en el pago de adeudos de supervisión a la obra civil y eléctrica del Sistema de Modernización de Peaje contratada en el ejercicio anterior; en el tramo Tijuana - Ensenada se ejercieron 452.8 miles de pesos en el pago de adeudos de supervisión a la obra civil y eléctrica del Sistema de Modernización de Peaje contratada en el ejercicio anterior.

El comportamiento del gasto se presenta en la siguiente tabla:

Proyecto 447-K103 Modernización del Sistema de Peaje (Obra Pública)

Concepto	Presupuesto		Variación	
	Original	Ejercido	Absoluta	Porcentual
Proyecto: K103 Modernización del Sistema de Peaje	366 043.1	71 722.1	294 321.0	80.4
6107 Servicios Relacionados con las Obras Públicas	9 943.1	3 106.7	- 2 981.3	- 63.4
Autopista México-Puebla	125.7		- 125.7	
Autopista Cd. Mendoza-Córdoba	1 235.1		- 1 235.1	
Autopista Tecate-La Rumorosa	375.1		- 375.0	
C.D. Rancho Viejo-Taxco	122.7		- 122.7	
C.D. Cuacnopalan-Oaxaca	669.2		- 669.1	
C.D. Chapallilla-Compostela	122.7		- 122.7	
C.D. Arriaga-Huixtla	332.1		- 332.1	
Puente Coatzacoalcos	329.6		- 329.6	
Puente Antonio Dovalí Jaime	291.3		- 291.3	
Puente Alvarado	248.4		- 248.4	
Puente Papaloapan	369.4		- 369.4	
Puente Usumacinta	122.7		- 122.7	
Puente Grijalva	554.7		- 554.7	
Puente Nautla	164.4		- 164.4	
Puente Tecolutla	180.8		- 180.8	
Puente Pánuco	122.7		- 122.7	
Puente Tlacotalpan	110.6		- 110.6	
Puente Tampico	341.3		- 341.3	
Puente Cadereyta	157.9		- 157.9	
Puente San Juan	110.7		- 110.7	
Puente La Piedad	324.4		- 324.4	
Puente Culiacán	483.5		- 483.5	
Puente Sinaloa	383.8		- 383.8	
Puente Matamoros	155.4		- 155.4	
Puente Las Flores	113.0		- 113.0	
Puente Reynosa	325.0		- 325.0	
Puente Camargo	109.4		- 109.4	
Puente Miguel Alemán	109.4		- 109.4	
Puente Laredo	251.8		- 251.8	
Puente Juárez Lincoln	380.8		- 380.8	
Puente Piedras Negras	313.5		- 313.5	
Puente Acuña	143.0		- 143.0	
Puente Ojinaga	109.4		- 109.4	
Puente Paso del Norte	298.4		- 298.4	
Puente Rodolfo Robles	355.5		- 355.5	
Dirección Técnica		1 205.3	1 205.3	
Autopista México-Puebla		229.2	229.2	
Autopista Puebla-Acatzingo		61.9	61.9	
Autopista México-Querétaro		1 029.7	1 029.7	
Autopista Querétaro-Irapuato		127.8	127.8	
Autopista Tijuana-Ensenada		452.8	452.8	
Bienes muebles e Inmuebles	356 100.0	68 615.4	287 484.6	80.7

PROYECTO: N000 Actividad Institucional no asociada a proyectos

Este proyecto tiene como objetivo proporcionar servicio de paso a vehículos y peatones en caminos, puentes nacionales e internacionales de cuota.

En este proyecto se ejercieron 2 016 454.1 miles de pesos monto mayor en 114.4 por ciento en relación al programado de 940 428.4 miles de pesos; del presupuesto ejercido, el 93.3 por ciento corresponde a gasto corriente y el 6.7 por ciento a gasto de inversión, la variación deriva principalmente al pago derechos de uso, operación y explotación del tramo carretero Palmillas-Querétaro, por la cantidad de 757 655.2 miles de pesos, cubriéndose con recursos propios 302 105.1 miles de pesos y con transferencia del Gobierno Federal 455 550.1 miles de pesos, así como, el pago de seguro de usuario.

El presupuesto devengado en gasto corriente permitió cumplir con los proyectos del organismo, adquiriendo los bienes e insumos necesarios para la administración y operación de los tramos carreteros y puentes que tiene a su cargo CAPUFE; asimismo otorgó mantenimiento preventivo y correctivo a los equipos de control de tránsito, el cual se dio en forma oportuna y en los términos contratados, con el objeto de brindar los servicios en forma eficiente a las personas que transitan por las carreteras, y se adquirieron los derechos de uso, operación y explotación del tramo carretero Palmillas-Querétaro, por la cantidad de 757 655.2 miles de pesos, cubriéndose con recursos propios 302 105.1 miles de pesos y con transferencia del Gobierno Federal 455 550.1 miles de pesos. El gasto de inversión permitió adquirir 22 vehículos para la supervisión y mantenimiento menor de las carreteras, y mobiliario y equipo de administración para una operación más ágil y eficiente, lo que originó dar un mejor servicio al usuario.

NOMBRE DEL INDICADOR: Aforo vehicular en caminos

El propósito de este indicador se refiere a proporcionar servicio de paso en autopistas y caminos directos de cuota.

FORMULA DEL INDICADOR: Aforo vehicular 2000 en caminos 96,404/aforo vehicular 2000 programado en caminos 96,404

Proporcionar servicio eficiente incrementando la seguridad y fluidez de tráfico en los caminos directos y autopistas de cuota, así como reduciendo costo y tiempo.

El tránsito vehicular programado fue de 96,404 miles de vehículos en caminos, alcanzando 102,037 miles de vehículos. El motivo por el cual se superó la meta programada es derivado a una mayor afluencia vehicular como consecuencia del ahorro y seguridad que proporcionan las autopistas que administra el organismo.

En esta meta se ejercieron 1 743 759.3 miles de pesos, 1 288 209.2 con recursos propios y 455 550.1 con transferencias del Gobierno Federal, lo que representa una variación del 163.4 por ciento con respecto al originalmente autorizado de 661 952.0 miles de pesos, en virtud de que el techo original no contemplaba el pago de derechos de uso y explotación de la carretera Palmillas-Querétaro, así como que el pago del seguro de usuario era deficitario por lo que se procedió a solicitar una ampliación a la SHCP quedando como presupuesto modificado 1 765 762.7 miles de pesos.

NOMBRE DEL INDICADOR: Aforo vehicular en puentes nacionales

El propósito de este indicador se refiere a proporcionar servicio de paso en puentes nacionales de cuota.

FORMULA DEL INDICADOR: Aforo vehicular 2000 en puentes nacionales 30,284/aforo vehicular 2000 programado en puentes nacionales 30,284

Proporcionar servicio eficiente incrementando la seguridad y fluidez de tráfico en los puentes nacionales de cuota, así como reduciendo costo y tiempo.

El tránsito vehicular programado original fue de 30,284 miles de vehículos en puentes nacionales, alcanzando 31 822 miles de vehículos.

En esta meta de proporcionar servicio de paso a vehículos en puentes nacionales fue superada en 5.1 por ciento al haber captado una afluencia de 31 822 vehículos de los 30 284 programados originalmente. El incremento en el aforo se debe en lo básico al dinamismo observado en la actividad económica en todos los sectores productivos (PIB registrado al cierre del año del 6.9 por ciento).

El presupuesto ejercido fue de 134 892.2 miles de pesos de recursos propios, lo que representa el 97.9 por ciento del presupuesto original autorizado de 137 752.1 miles de pesos.

NOMBRE DEL INDICADOR: Aforo vehicular en puentes internacionales

El propósito de este indicador se refiere a proporcionar servicio de paso en puentes internacionales de cuota.

FORMULA DEL INDICADOR: Aforo vehicular 2000 en puentes internacionales 30 906/aforo vehicular 2000 programado en puentes internacionales 30 906

Proporcionar servicio eficiente incrementando la seguridad y fluidez de tráfico en los puentes internacionales de cuota, así como reduciendo costo y tiempo.

El tránsito vehicular programado original fue de 30,906 miles de vehículos en puentes internacionales, alcanzando una meta de 28 010 miles de vehículos, presentando una baja del 9.4 por ciento al captar un aforo de 28 010 vehículos de los 30 906 programados, esta reducción es motivada a la puesta en operación de los Puentes Piedras Negras II, Laredo III e Ignacio Zaragoza, los cuales son de la red contratada concesionados por la SCT al Gobierno del Estado de Coahuila y al FARAC, por lo tanto, no generan ingresos a CAPUFE.

El presupuesto ejercido fue de 137 637.3 miles de pesos, lo que representa el 97.9 por ciento del presupuesto original autorizado de 140 555.4 miles de pesos.

NOMBRE DEL INDICADOR: Atender a usuarios de puentes

El propósito de este indicador se refiere a proporcionar servicio de paso a peatones en los puentes fronterizos de cuota.

FORMULA DEL INDICADOR: Aforo de peatones 15 777/Aforo programado de peatones 15 777

Proporcionar servicio eficiente incrementando la seguridad y fluidez peatonal en los puentes internacionales de cuota.

El tránsito peatonal programado original fue de 15 777 miles de peatones en puentes internacionales, alcanzando 19 228 miles de vehículos.

Como se puede observar la meta física de proporcionar servicio de paso a peatones en puentes internacionales fue superada en 21.9 por ciento al haber dado servicio a 19 228 personas de la 15 777 programadas originalmente, el incremento es atribuible a un mayor movimiento comercial debido básicamente al nivel sostenido del tipo de cambio durante el ejercicio.

El presupuesto ejercido fue de 165.3 miles de pesos, lo que representa el 97.9 por ciento del presupuesto original autorizado de 168.9 por ciento.

PROYECTO: I030 Programa de Telecomunicaciones

El objetivo fundamental de este proyecto es el de mantener en óptimas condiciones la red de telecomunicaciones a fin de asegurar un servicio continuo de voz, datos y videos a las diferentes áreas del organismo, para coadyuvar al desarrollo eficiente de las funciones encomendadas.

Es importante mencionar que este proyecto originalmente fue autorizado en la actividad institucional 701 Administrar recursos humanos, materiales y financieros, analizando que este proyecto su objetivo se identifica en la actividad institucional 447 Operar Infraestructura básica, se procedió a solicitar a la SHCP su incorporación en este proyecto obteniendo solución positiva con el Oficio 340.A.-2774 de fecha 29 de diciembre de 2000.

El Programa de Telecomunicaciones del ejercicio 2000 incluyó como principales rubros los siguientes:

Red WAN ATM y Red LAN ATM de Oficinas Centrales.- Este proyecto se inició en 1999 y la instalación concluyó en 2000.

Red LAN ATM de Delegaciones.- Una vez concluida la Red WAN ATM y la Red LAN ATM de Oficinas Centrales es necesaria la instalación de redes LAN de alta velocidad en las Delegaciones para la transmisión de información entre los servidores y principales usuarios de cada Delegación; por lo que se adquirieron los equipos que conformar el backbone de cada red, ante el atraso del proveedor el pago se transfirió al ejercicio 2001, quedando pendiente también para ese ejercicio los equipos de conexión hacia los usuarios y el cableado estructurado de categoría 6.

Enlace de Espectro Disperso.- Para comunicar en voz y datos a las Oficinas de la Contraloría Interna y las Oficinas Centrales, este tipo de tecnología se utiliza para distancias cortas y donde las empresas proveedoras de servicio de comunicación no cuentan con facilidades.

Ampliación de los Servicios de Voz.- Respecto a los servicios de voz se ampliaron las capacidades en número de puertos a los conmutadores de las Delegaciones IX Guadalajara, X Monterrey, IV Cuernavaca y VIII Reynosa, así como el de Oficinas Centrales. También se equipó con el sistema de Operadora Automática a las Delegaciones Delegaciones IX Guadalajara y X Monterrey.

En la red satelital se ampliaron a dos canales de voz dos nodos de la red.

Acondicionamiento de Áreas de Telemática.- para las Delegaciones IX Guadalajara y X Monterrey era prioritario contar con un área de telemática para salvaguardar los equipos de la Red de Telecomunicaciones y la información institucional que se procesa en ellos.

Mantenimiento a la Infraestructura de Telecomunicaciones.- Con el fin de mantener una operación continua de la red se contrataron pólizas de mantenimiento preventivo y correctivo a los sistemas de: Red Satelital, Conmutadores, Equipo de Datos, Cableados Estructurados, Equipo de Videoconferencia y Equipo de Espectro Disperso.

Para lo anterior se presupuestaron a través del presupuesto original 17 453.7 miles de pesos, de los cuales se ejercieron 17 852.1 miles de pesos, por lo que muestra un mayor ejercicio de 398.4 miles de pesos, 2.3 por ciento en relación al programado original, sin embargo, con relación al presupuesto modificado autorizado por la SHCP en oficio No. 340.A.-2774 de 19 509.5 miles de pesos representa una variación negativa de 1 657.4 miles de pesos, 8.5 por ciento con relación al ejercido.

NOMBRE DEL INDICADOR: Mantenimiento e instalaciones de red de telecomunicaciones

El objetivo de este indicador es determinar el porcentaje de avance de mantener en operación la red de telecomunicaciones, proporcionando los servicios de voz, datos y video a las distintas áreas del Organismo, para la oportunidad de la información en la toma de decisiones.

FORMULA DEL INDICADOR: Mantenimiento recibido 12 / Mantenimiento programado 12

Los atributos encomendados en este indicador es dar mantenimiento a la red satelital, equipo de comunicaciones y softwares de comunicaciones y conmutadores, habiéndoseles dado los mantenimientos correspondientes. La meta física alcanzada fue de 12 mantenimientos, lográndose alcanzar en su totalidad, por lo que el comportamiento del indicador alcanzado fue de 100.0 por ciento.

El presupuesto original fue de 17 453.7 miles de pesos, de los cuales se ejercieron 17 852.1 miles de pesos, por lo que muestra una variación de 398.4 miles de pesos, 2.3 por ciento en relación al programado original, sin embargo, con relación al presupuesto modificado autorizado por la SHCP en oficio No. 340.A.-2774 de 19 509.5 miles de pesos representa una variación 1 657.4 miles de pesos, 8.5 por ciento con relación al ejercido.

ACTIVIDAD INSTITUCIONAL: 501 Producir y comercializar productos

Esta actividad institucional tiene como objetivo producir insumos de calidad para la conservación menor de carreteras que opera el organismo y en su caso, para venta a terceros. Esta actividad contó con una asignación original de 57 679.6 miles de pesos y se ejercieron 81 203.4 miles de pesos que corresponden el 96.9 por ciento a gasto corriente y el 3.1 por ciento a gasto de capital, es decir un mayor ejercicio en 40.8 por ciento con relación al presupuesto original, derivado a que en el presupuesto original algunos conceptos del gasto para la producción de materiales estuvieron deficitarios, producto del alza de los precios de los materiales básicos. La variación que se presenta es derivada a la necesidad de adquirir materia prima con el fin de lograr una mayor producción para satisfacer la demanda del mercado, así como, el autoconsumo del organismo para mantener la infraestructura carretera lo que originó presentar mayor gasto corriente (38.8 por ciento), por lo que corresponde a gasto de inversión (150.5 por ciento) inicialmente se tenía programado adquirir bienes para el equipamiento del Conexo Industrial, este proyecto fue sustituido derivado a que al realizar el estudio se detectó la prioridad de dar mantenimiento a las instalaciones eléctricas y sistemas de tierra a fin de evitar accidentes.

PROYECTO: N000 Actividad institucional no asociada a proyectos

Este proyecto tiene como objetivo producir insumos de calidad para la conservación menor de carreteras que opera el organismo y en su caso, para venta a terceros. En el año 2000 contó con una asignación original de 57 679.6 miles de pesos y se ejercieron 81 203.4 miles de pesos que corresponden el 96.9 por ciento a gasto corriente y el 3.1 por ciento a gasto de capital, el 40.8 por ciento del sobreejercicio con relación al presupuesto original es derivado a que en el presupuesto original algunos conceptos del gasto para la producción de materiales estuvieron deficitarios, producto del alza de los precios de los materiales básicos. La variación que se presenta es derivada a la necesidad de adquirir materia prima con el fin de lograr una mayor producción para satisfacer la demanda del mercado, así como, el autoconsumo del organismo para mantener la infraestructura carretera lo que originó presentar mayor gasto corriente (38.8 por ciento), por lo que corresponde a gasto de inversión (150.5 por ciento) inicialmente se tenía programado adquirir bienes para el equipamiento del Conexo Industrial, este proyecto fue sustituido derivado a que al realizar el estudio se detectó la prioridad de dar mantenimiento a las instalaciones eléctricas y sistemas de tierra a fin de evitar accidentes.

NOMBRE DEL INDICADOR: Satisfacer la demanda de insumos para mantenimiento de carreteras y puentes y venta de excedentes.

Este indicador consiste en determinar la producción de insumos de calidad para la conservación menor de carreteras que opera el organismo y en su caso, para venta a terceros, a fin de contar con oportunidad y bajo costo con los materiales necesarios en la conservación menor de caminos y puentes a cargo de CAPUFE.

FORMULA DEL INDICADOR: Demanda de producción 12 175/ producción real estimada 12 175

Producir pinturas emulsiones y aditivos de alta calidad, para venta a terceros y autoconsumo.

En el periodo se tiene una meta programada original de alcanzar en 100.0 por ciento la producción de 12 175 miles de litros de emulsiones y pinturas, y una modificada de 12 176 miles de litros, lográndose al final del ejercicio un porcentaje de cumplimiento del 153.5, al producir 18 688 miles de litros. Con lo anterior, el comportamiento del indicador alcanzado respecto al original y modificado fue 53.5 por ciento. Para cumplir la meta antes programada se estimaron 56 679.6 miles de pesos para gasto corriente y 1 000.0 miles de pesos para gasto de capital arrojando un total de 57 679.6 miles de pesos, de los cuales se ejercieron 81 203.4 miles de pesos, 78 698.2 miles de pesos en gasto corriente y 2 505.2 miles de pesos en gasto de capital, lo que representa una variación del 38.8 por ciento y del 150.5 por ciento respectivamente. El mayor ejercicio por 40.8 por ciento con relación al presupuesto original es derivado a que en el presupuesto original algunos conceptos del gasto para la producción de materiales estuvieron deficitarios, producto del alza de los precios de los materiales básicos. Así como una mayor producción que fue posible alcanzar derivada al presupuesto modificado que ascendió a 86 290.9 miles de pesos de los cuales 78 706.7 miles de pesos corresponden a gasto corriente y 2 505.2 a gasto de capital.

En materia de obra pública en esta actividad institucional se ejercieron 2 342.9 miles de pesos en el mantenimiento y reparación de las instalaciones eléctricas y sistema de tierras físicas en el Conexo Industrial, situación no programada originalmente pero muy necesaria por el avanzado estado de deterioro que se tenía en las instalaciones.

ACTIVIDAD INSTITUCIONAL: 701 Administrar recursos humanos, materiales y financieros.

Esta actividad institucional tiene como objetivo el utilizar plena y racionalmente los recursos humanos y materiales de que dispone CAPUFE, para mantener la operación y nivel de servicio que demandan los usuarios de las carreteras, y puentes como contraprestación del pago de su cuota.

En esta actividad institucional el presupuesto ejercido fue de 342 664.5 miles de pesos, presentando una variación negativa del 31.7 por ciento con respecto al presupuesto autorizado original de 501 765.0 miles de pesos. De acuerdo a la naturaleza del gasto ejercido, 97.1 por ciento corresponde a gasto corriente y, 2.9 por ciento a gasto de capital, y ambos se financiaron con recursos propios; la economía que se presenta es consecuencia de las medidas de racionalidad adoptadas por el organismo en cumplimiento a las disposiciones de austeridad acordadas por el Gobierno Federal, todo esto sin menoscabo del buen funcionamiento de la entidad. Por otra parte, en esta actividad institucional se canceló el proyecto de I030 Programa de Telecomunicaciones que originalmente estaba programado en la actividad 447, pero en el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) salió autorizado en esta actividad, por lo que se solicitó la modificación y fue aprobada con oficio 113.102.-768 del 29 de Diciembre del 2000. Del total de recursos ejercidos, el 98.1 por ciento se canalizaron al Proyecto N000 y, 1.9 por ciento al proyecto I006.

El monto asignado a esta Actividad Institucional fue de 501 765.0 miles de pesos correspondiendo 444 257.2 miles de pesos, a gasto corriente y 57 507.8 miles de pesos, a Inversión Física, de los cuales de devengaron 342 664.5 miles de pesos, desglosados en 332 630.1 miles de pesos a gasto corriente y 10 034.4 miles de pesos a Inversión Física. Con el gasto realizado fue posible adquirir los bienes y servicios necesarios para mantener en condiciones adecuadas las instalaciones y equipos, para administrar adecuadamente la red carretera.

PROYECTO: I006 Plan Director de Sistemas de Información

Adquisición de Licencias Oracle.- Este renglón fue presupuestado para dotar a las delegaciones de las licencias necesarias para operar el PDSI, para lo cual se llevó a cabo una licitación y como resultado de esta, la empresa ganadora presentó una propuesta menor al presupuesto asignado, por lo que se tuvo una economía en el presupuesto comprometido.

Desarrollo de sistemas Plan Director de Sistemas de Información.- Con el objeto de contar con el apoyo de una empresa experta en la base de datos Oracle para llevar a cabo las actividades de mantenimiento del año 2000, se llevó a cabo una licitación de servicios, en la cual la empresa ganadora presentó una propuesta económica menor al monto autorizado, obteniéndose un ahorro en la asignación del contrato.

El monto total autorizado fue de 7 248.1 miles de pesos, de los cuales se ejercieron 6 652.4 miles de pesos; dando una economía de 595.7 miles de pesos, cumpliendo con el 85.7 por ciento el objetivo de este proyecto de actualizar e implantar sistemas de cómputo que faciliten el desarrollo de las funciones administrativas y operativas, ya que fue necesario posponer el desarrollo de algunos módulos para el ejercicio 2001, en virtud de que se tuvieron algunos problemas técnicos en la implantación de los que se encuentran operando.

NOMBRE DEL INDICADOR: Desarrollo e implantación de sistemas

El objetivo de este indicador es el desarrollo e implementación de nuevos sistemas, desarrollando un sistema de Plan Director de Información de la Entidad.

FORMULA DEL INDICADOR: Desarrollo e implantación de sistemas en el periodo 14/sistemas programados 14

La meta alcanzada fue de 12 desarrollos e implementación de sistemas, por lo que el comportamiento del indicador alcanzado fue de 100.0 por ciento, respecto a la meta modificada. Con relación a la meta original el incumplimiento de 14.3 por ciento se debió a que en algunos módulos del Sistema del Plan Director de Información se tuvieron problemas técnicos que originaron se pospusieran para el ejercicio 2001.

PROYECTO: N000 Actividad institucional no asociada a proyectos

Este proyecto tiene como objetivo el de administrar en forma eficiente recursos humanos y financieros del organismo, para mejorar los servicios a su cargo y la inversión de los recursos financieros para lograr los mejores rendimientos de acuerdo a la normatividad aplicable en esta materia.

En este proyecto se ejercieron 336 012.1 miles de pesos, monto menor en 29.6 por ciento a los 477 063.2 miles de pesos programados, esta disminución se debió al subejercicio en el capítulo de gasto corriente, derivado al incumplimiento de algunos proveedores en la entrega de material y servicio, así como la cancelación del estímulo de productividad que no fue otorgado a los Jefe de departamento, en virtud de que la Unidad de Servicio Civil de la SHCP no lo autorizó y las economías generadas como resultado de las medidas de austeridad instrumentadas por la entidad.

Por lo que corresponde a gasto de inversión la variación es consecuencia a que en el presupuesto original se incluyeron la adquisición de bienes informáticos que correspondían al programa 447, por lo que se solicitó la adecuación programática presupuestal.

En lo relativo a obra pública se ejercieron 8 882.9 miles de pesos, de los 35 492.6 miles de pesos originalmente autorizados resultando un menor ejercicio presupuestario por un monto de 26 609.7 miles de pesos, 75.0 por ciento inferior al originalmente presupuestado correspondiendo a obras de construcción para edificios regionales administrativo y el mantenimiento mayor de los existentes.

Comportamiento del gasto en obra pública:

Dentro del rubro de Obras de Construcción para edificios se ejercieron 5 272.6 miles de pesos de los 33 862.6 miles de pesos autorizados originalmente, el 84.4 por ciento inferior al programado, debido principalmente a la cancelación de las siguientes obras: en la autopista México-Querétaro la construcción de paradores de descanso por un monto de 13 500.0 miles de pesos; en la autopista Cd. Mendoza-Córdoba la construcción de paradores de descanso por un monto de 13 687.6 miles de pesos; en el camino directo Arriaga-Huixtla la construcción del almacén de la gerencia por un monto de 1 300.0 miles de pesos; en la autopista Tecate-La Rumorosa la remodelación de la plaza de cobro el "Hongo" por un monto de 3 625.0 miles de pesos esta obra en particular se ejecuta bajo el proyecto 437-K101 reconstruir carreteras; en el Puente Rodolfo Robles la construcción de carriles, edificio administrativo y subestación eléctrica en el puerto fronterizo Suchiate II por un monto de 1 750.0 miles de pesos.

El ejercicio de 5 272.6 miles de pesos en este rubro se distribuyó de la siguiente forma; en pago de ajuste de costos de la construcción del edificio de la Delegación VI por un monto de 659.4 miles de pesos; y en la construcción de la plaza de peaje "Suchiate II", ubicada en el puerto fronterizo de Ciudad de Hidalgo Chiapas por un monto de 4 613.2 miles de Pesos; los recursos no ejercidos se canalizaron principalmente a cubrir necesidades de mayor prioridad como la de dar suficiencia presupuestal a obras de ampliación a tercer carril dentro del proyecto 437-K100 Modernización y ampliación de carreteras y a la obra construcción del puente Grijalva II.

En el rubro de Obras de terminación y acabados de edificios no se tenía programado gasto: sin embargo se ejercieron 133.2 miles de pesos en el pago de ajuste de costos en la ampliación y adecuación del edificio de oficinas de la Gerencia Oaxaca.

En el rubro de Servicios relacionados con las obras publicas se cancelaron las supervisiones por los mismos motivos que se cancelaron las obras dentro del rubro obras de construcción para edificios antes señalados, por un monto total de 1 630.0 miles de pesos, ejerciéndose 501.6 miles de pesos en la supervisión de la construcción de la plaza de peaje "Suchiate II"; el pago de 79.7 miles de pesos de ajuste de costos en la supervisión de la construcción del edificio de oficinas administrativas de la Delegación VII, y el pago de 14.4 miles de pesos en un adeudo de la supervisión de la construcción del edificio de oficinas administrativas de la Delegación VI.

En el rubro de rehabilitación de obras públicas se ejercieron 446.6 miles de pesos en trabajos diversos de mantenimiento menor en el edificio administrativo de la delegación VI; 101.7 miles de pesos en la impermeabilización y en mejoramiento del sistema de tierras y pararrayos de la Delegación VII; 1 377.2 miles de pesos en la construcción de banquetas y remate de cantera de la barda perimetral, techumbre sobre bóveda central, colocación de instalación eléctrica y alumbrado de fachada exterior y reparación de pavimento en área de estacionamiento; 659.6 miles de pesos en la construcción de caseta modular prefabricada para el archivo de la Dirección Técnica más 20.0 miles de pesos en la verificación de las instalaciones eléctricas para cargas sensibles y sistema de tierras en las oficinas centrales del organismo; 276.3 miles de pesos en la construcción de la techumbre en el patio del almacén general de la Gerencia de Tramo Cuacnopalan-Oaxaca.

Administrar recursos humanos, materiales y financieros. (Obra Pública)

Concepto	Presupuesto		Variación	
	Original	Ejercido	Absoluta	Porcentual
Proyecto: N000 Administrar recursos humanos, materiales y financieros	35 492.6	8 882.9	-26 609.7	- 74.97
6102 Obras de construcción para edificios	33 862.6	5 272.6	- 28 590.0	-84.43
Autopista Tecate - LA Rumorosa	3 625.0		- 3 625.0	
C.D. Arriaga - Huixtla	1 300.0		- 1 300.0	
Puente Rodolfo Robles	1 750.0		- 1 750.0	
Autopista México - Querétaro	13 500.0		- 13 500.0	
Autopista Cd. Mendoza - Córdoba	13 687.6		- 13 687.6	
Delegación VI		659.4	659.4	
Puente Suchiate II		4 613.2	4 613.2	
6106 Obras de terminación y acabado de edificios	0.0	133.2	- 133.2	
Gerencia de Oaxaca		133.2		
6107 Servicios relacionados con las obras públicas	1 630.0	595.7	- 1 034.3	- 63.45

C.D. Arriaga – Huixtla	130.0		- 130.0	
Autopista México - Querétaro	750.0		- 750.0	
Autopista Cd. Mendoza – Córdoba	750.0		- 750.0	
Puente Suchiate II		501.6	501.6	
Delegación VI		14.4	14.4	
Delegación VII		79.7	79.7	
6108 Rehabilitación de obras públicas		2 881.4	- 2 881.4	
Delegación VI		446.6	- 442.6	
Delegación VII		101.7	- 101.7	
Delegación VIII		1 377.2	- 1 377.2	
Dirección Técnica		679.6	- 679.6	
C.D. Cuacnopalan – Oaxaca		276.3	- 276.3	

En este proyecto se llevaron a cabo algunas acciones de informática:

Servicio Telefónico, Red Digital Integrada y Segmento Satelital.- Estos son indispensables para la comunicación hacia el interior y exterior del Organismo, la Red Digital Integrada y el Segmento Satelital son los canales de comunicación que se utilizan hacia el interior del Organismo, lo cual permite ahorros porque las llamadas telefónicas y la transmisión de datos no cruzan por las redes públicas. Para el 2000 se contrataron enlaces digitales con TELMEX, quien entregó con retraso los servicios, por tal motivo se retrasó el ejercicio del gasto y no se erogaron esos recursos.

Servicio de Internet.- Proporciona al Organismo el acceso a la Internet para consulta a la página WEB de CAPUFE, correos electrónicos, consultas al Diario Oficial de la Federación, Compranet e información financiera.

Software Institucional.- En este año únicamente se adquirieron las licencias corporativas de los sistemas operativos UNIX y NOVELL, en el caso de MICROSOFT se pospuso para el 2001 en virtud que el fabricante con sus esquemas de licenciamiento no otorgaba beneficios al Organismo, quedando sin ejercer esos recursos.

Consumibles para Equipo de Cómputo.- Con la finalidad que las áreas de Oficinas Centrales del Organismo desarrollen las funciones encomendadas apoyándose en la infraestructura de cómputo instalada, se les debe de proveer de los consumibles para los equipos de cómputo tales como diskettes, cartuchos, toners, cds y papel.

Mantenimiento a la Infraestructura de Cómputo.- Con el fin de mantener en operación continua a la infraestructura de cómputo instalada como una herramienta de trabajo para el desempeño de las funciones encomendadas al Organismo se contrataron pólizas de mantenimiento preventivo y correctivo a las computadoras personales, servidores, impresoras, digitalizadores, graficadores, equipos de energía ininterrumpible y el centro de cómputo de oficinas centrales.

Equipamiento Informático.- Con la finalidad de dotar de herramientas de trabajo de vanguardia a las distintas áreas del Organismo, se adquirieron 372 microcomputadoras, 75 servidores y 197 equipos periféricos; así como 12 sistemas de energía ininterrumpible para el correcto funcionamiento de los equipos antes mencionados.

Ampliación al contrato 159/00.- Con base en el requerimiento de la Dirección de Operación para incorporar el esquema de pago electrónico de peaje VIA Bancomer a los sistemas de CAPUFE, se llevó a cabo una ampliación al contrato de mantenimiento de sistemas, con el objeto de cubrir lo solicitado en los tiempos estipulados sin embargo, se consideró que el proyecto de Pago electrónico debía ser licitado por lo que se formalizó un convenio de terminación anticipada, quedando un saldo por ejercer.